

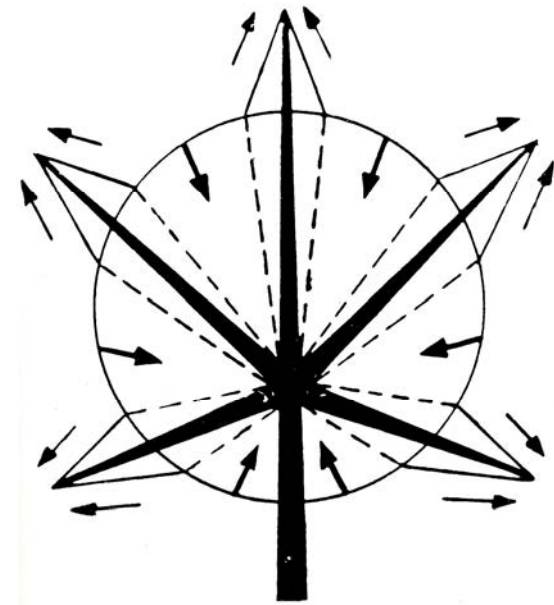
**ADVERTIMENT.** La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

**ADVERTENCIA.** La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR ([www.tesisenred.net](http://www.tesisenred.net)) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

**WARNING.** On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX ([www.tesisenxarxa.net](http://www.tesisenxarxa.net)) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

**Tesis doctoral:**  
**Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura.**

Autor: Miguel Mayorga  
Director: Manuel Herce



*El ejemplo de la hoja, ilustra la articulación de los elementos según la energía de los impulsos (crecimiento en todos los sentidos), unión de la tensión material y de la tensión espiritual (o sea la representación simultánea de apariencia y de esencia). Las líneas de la energía. "teoría de la forma y de la figuración" 1920-1925 Paul Klee*

## PARTE II. CENTRALIDAD E INFRAESTRUCTURA: EVOLUCIÓN Y TENDENCIAS EN BOGOTÁ.

Bogotá. Cruce de la Avenida Jiménez con la carrera Décima. Centro histórico, 2008





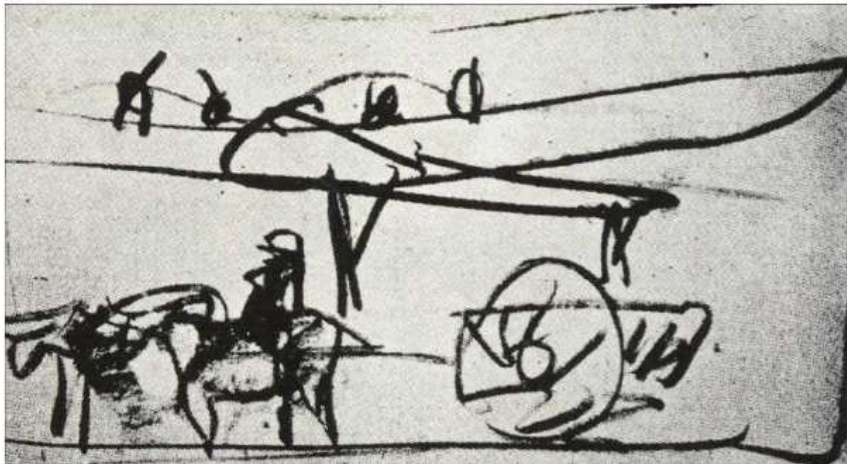


En la PARTE II abordamos el análisis de un caso de estudio, la ciudad de Bogotá. No se trata de un estudio urbanístico de tipo histórico, ni sobre los proyectos de infraestructura específicos, ni tampoco un balance entre el planeamiento y sus ejecutorias, es más bien una aproximación que destaca la interrelación entre infraestructuras y espacios de centralidad en la construcción de la ciudad, proceso complejo que no atiende siempre a lógicas estrictas de una causalidad: construcción de infraestructura-potenciación de centralidad. Es más un proceso que, con su desarrollo en el tiempo y sobre un ámbito geográfico específico, entremezcla diversos aspectos y actores, y en donde se producen sinergias y condiciones de oportunidad que favorecen que se produzcan situaciones de cambio y transformación urbana<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>. El análisis sobre infraestructuras de movilidad tiene como referencia los estudios histórico-descriptivos de R. Montezuma (2000, 2008), las reflexiones sobre planeamiento y morfología urbana de R. Cortés y J. Salazar (1992), y de J. Del Castillo (2003), el análisis histórico y la recopilación cartográfica de Bogotá de G. Mejía (2000, 2007) y M. Cuéllar (2007), y además, los textos y documentos de la Historia de Bogotá, Fundación Misión Colombia (1988) y C. Martínez (1968, 1972, 1987), entre otros.

### CAP.3. Bogotá. Evolución de la relación entre centralidad urbana e infraestructura.



“De la mula al avión”. Dibujo de Le Corbusier realizado en Bogotá en la conferencia del Teatro Colón. 1947 (Proa No 8)

*En la ciudad actual es necesario que la formación de la “centralidad” tenga lugar de modo menos casual, que vaya siendo canalizada hacia áreas de interés colectivo, y que la plusvalía realizada no sea monopolizada por privados o entidades públicas que tiendan a utilizarla de modo no muy distinto que los privados.*

Cerasi, El espacio colectivo de la ciudad

*Así como también destacaremos la importancia de la historia, la forma urbana y las actividades en la ciudad, la plaza Mayor mantendrá con vigor el valor simbólico y funcional de la centralidad. Poco importa, como sucede en Montevideo, Buenos Aires, Santiago de Chile o Quito, que en torno a ella ya no resida casi nadie o que los usos terciarios de las “citys” financieras y bancarias tiñan el contexto inmediato. Ellas mantienen la capacidad de convocatoria, los usos representativos de la ciudad, el punto culminante del encuentro de la procesión, de la manifestación, del acto político, del aplauso y la protesta.*

*La plaza Mayor americana puede hoy haber cambiado sustancialmente su paisaje urbano, variado su escala, transformando su entorno, pero sigue manteniendo intacta esta persistencia de usos y valores simbólicos que le otorga centralidad.*

Gutiérrez, La plaza en España e Iberoamérica

En este capítulo explicaremos la estructura urbana general de la ciudad de Bogotá a partir de su evolución histórica y de la relación que se ha establecido en el tiempo entre redes de movilidad y la configuración de centralidad. Abordaremos el análisis a partir de las interacciones vialidad-urbanización, vialidad-edificación, vialidad-usos, para indagar sobre la historia material de la ciudad y sobre el cómo ha tomado forma la centralidad a través del tiempo. *“...nosotros leemos los hechos y los acontecimientos en la edificación misma combinada con la vialidad, que con jeroglíficas líneas y combinaciones... nos revelan como testigos presenciales, verídicos e incorruptibles, la historia material de cualquier población, que llevan escrita con grandes caracteres”*<sup>2</sup>.

Observaremos como ha sido el proceso de la formación y evolución de la centralidad en Bogotá a partir del crecimiento e incorporación de infraestructuras, para evidenciar como frente a la extensión de la ciudad surge y persiste una estructura predominante basada en dos vectores de centralidad principal y en su punto de cruce. Estructura urbana consolidada que contradice los planteamientos evocando una distribución de la centralidad de manera más equilibrada.

A tal efecto determinaremos cómo ha sido el proceso de consolidación de la centralidad, haciendo énfasis en cuáles han sido las formas de impulsión que le han promovido, el tipo de intervenciones urbanísticas asociadas, las transformaciones resultantes y, las consecuencias sobre el modelo de ciudad.

El análisis propuesto más que enmarcarse dentro de un estudio de tipo histórico (evolución formal del crecimiento urbano) o de tipo económico (análisis cuantitativo del crecimiento urbano y de la localización de las actividades), intentará establecer y verificar los vínculos entre construcción, proyectos y planes de infraestructura de la movilidad, y el planeamiento de la ciudad con la potenciación de espacios de centralidad urbana.

Para el estudio de la relación centralidad urbana e infraestructura en Bogotá, procederemos a identificar y describir los cambios y momentos decisivos en la estructuración del sistema de centralidad de la ciudad, hecho para el cual hemos establecido las siguientes etapas:

---

<sup>2</sup> En Ildefonso Cerdà (1861): “Teoría de la vialidad universal” párrafo 446, texto recopilado en Arturo Soria y Puig (1999): “Cerdà: Las cinco bases de la teoría general de la urbanización” Madrid. Pág. 380.

ETAPA I: La ciudad compacta monocéntrica: de la Colonia a la República (1538-1890)

La ciudad histórica como centro y la formación del vector centro-norte

ETAPA II: La ciudad lineal policéntrica: de la República a la Modernidad. (1906-1950)

La ciudad con dos centros (Centro y Chapinero) y la consolidación del vector centro-norte

ETAPA III: La ciudad en extensión: la Modernidad (1950-1970)

La ampliación del centro (Centro-Centro Internacional), la consolidación del centro norte (Chapinero-Chicó) y la formación del vector centro-occidente

ETAPA IV: La ciudad en dispersión: La territorialización. (Hasta 2004)

La consolidación de dos centros (Centro y norte), la formación del centro occidente y la consolidación del vector centro-occidente

ETAPA V: La ciudad en conurbación: ¿Volver a la ciudad construida? (Hasta 2013)

La hegemonía, consolidación y difícil equilibrio de tres centros y la persistencia de los vectores centro-norte y centro-occidente

En su conjunto estas etapas identificadas evidencian y muestran diferencias para cada época. Diferencias en cuanto a la forma y estructura que asume la ciudad en su extensión, las formas de crecimiento aplicadas, la localización de usos centrales, el tipo de infraestructuras de movilidad involucradas, y también, sobre las formas de promoción de la centralidad adoptadas. Esta evolución constituye un resumen del proceso de formación de la estructura de la centralidad a escala de toda la ciudad, que más adelante verificaremos en términos urbanísticos y de valor del suelo (Capítulo 5) y en términos más específicos de la morfología urbana a través del estudio de tres casos: dos franjas urbanas y un centro (Capítulo 6).

## **ETAPA I. (1538-1890). La ciudad compacta monocéntrica: de la Colonia a la República**

### **La ciudad histórica como centro y la formación del vector centro-norte**

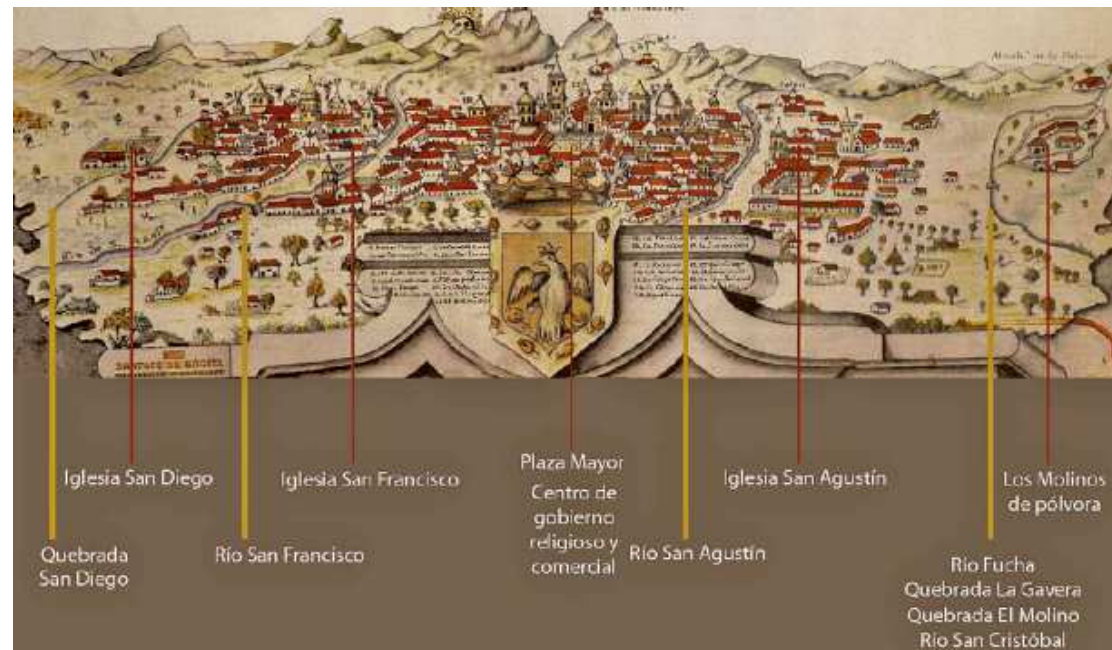
Consideramos como punto de partida del análisis el periodo que comprende desde la ciudad fundacional hasta la independencia de la Corona española. Esta etapa se caracteriza por mostrar la configuración urbana de la ciudad a partir de un trazado básico en damero con una cuadrícula de calles y una plaza principal, tejido inicial que insertado y limitado por la geografía del lugar, mantiene durante el largo periodo prácticamente su misma extensión, y que es objeto de un proceso de densificación interna que albergará el incremento poblacional. La ciudad se compacta progresivamente, a la vez que se va estableciendo en ella el eje longitudinal sur-norte, elemento viario principal, encargado de poner en relación las centralidades internas y de relacionar la ciudad con el territorio. Serán las representaciones de la ciudad a través de vistas y de los primeros planos realizados, las que nos permitirán explicar cómo en esta primera ciudad compacta y monocéntrica, ya se experimentaba una importante direccionalidad hacia el norte.

En cuanto a la movilidad, en este periodo caracterizado por la locomoción mayoritariamente pedestre no se jerarquizaran las calles por su sección o longitud, sino más por los edificios y espacios a los que se daba acceso y por conectar con ejes territoriales de importancia. La localización de usos religiosos y gubernamentales se dará en torno a las plazas, paulatinamente el comercio ganará importancia y espacio, trasladándose de las plazas a los edificios de mercado y también concentrándose en las pocas calles comerciales. Igualmente aparecerá ya en la República, una nueva visión del espacio público y se introducirán los primeros equipamientos no religiosos. En consecuencia la centralidad se concentrará y difundirá en torno a todos estos espacios principales. Bogotá se caracteriza por haber sido representada en su globalidad en una sola ocasión mediante una vista, el Urbanorama de Joseph Aparicio Morata, de 1772, la imagen de ciudad más antigua que conocemos de Bogotá<sup>3</sup> y que contiene toda la información necesaria para entender la ciudad respecto a su territorio y a sus elementos simbólicos. Fijémonos en la *veduta*: en el fondo, un sistema montañoso donde destacan dos cimas más altas con dos santuarios: N. S. de Monserrate y N. S. de Guadalupe. Se identifican cuatro cursos de agua que bajan de las montañas y estructuran transversalmente la ciudad: los dos centrales (río

---

<sup>3</sup>. Marcela Cuellar, Germán Mejía, Atlas histórico de Bogotá. 2007. Pág. 12

San Francisco, a la izquierda, y río San Agustín, a la derecha) definen los límites de núcleo fundacional de la ciudad, con la Plaza Mayor y la Catedral en el centro. Es una perspectiva que nos arroja más información que la podría aportar una representación en planta, no nos muestra una ciudad de cuadrícula de calles isotropa, en su lugar nos transmite una valoración más interpretativa de la forma urbana y el territorio de esta etapa temprana de la Colonia. Dentro del tejido urbano de apariencia homogénea destacan la Plaza Mayor, el claustro del Convento de los Agustinos, a la derecha, y el claustro del convento de San Diego, a la izquierda, reconocibles como espacios abiertos delimitados aunque solamente la Plaza Mayor corresponde a un espacio público. La estructura viaria, estrictamente configurada en planta mediante la típica cuadrícula de las ciudades coloniales, no es del todo reconocible, pero si podemos observar que todos los elementos construidos, casas y edificios religiosos, responden a una disposición ordenada por franjas longitudinales, escalonadas y paralelas a las montañas, que no corresponde a la realidad del plano, si no más a la percepción de la ciudad.



Vista de conjunto de la ciudad Santafé en 1772. Urbanorama de Josep Aparicio Morata. (Relab. propia a partir de C. Martínez)

Advertimos también, que **en esta ciudad compacta, hay en su interior una estructura lineal marcada por la secuencia de los edificios singulares, los religiosos y más altos, con sus campanarios y torres, que están representados mediante proporciones alteradas y como si se tratara de una secuencia valorada en altura de una serie de centros dispuestos de manera más o menos ordenada sobre una misma franja**<sup>4</sup>. A nivel viario, se intuye la presencia de un eje longitudinal principal que atraviesa la ciudad y que se hace también reconocible por los dos puentes alineados, uno sobre el río San Agustín (el segundo desde abajo) y el único sobre el río San Francisco, que corresponde al lugar donde se ubica la iglesia de San Francisco (en la actualidad Parque Santander)<sup>5</sup>. Esta vista puede abarcar la ciudad en toda su extensión. Es por lo tanto un potente instrumento de representación urbana donde la naturaleza y el artificio, las determinantes geográficas del lugar y los edificios y elementos simbólicos, constituyen un *únicum*: **el Urbanorama de Bogotá es una vista de este tipo, una imagen de ciudad que corresponde a una idea de forma y estructura de la ciudad.** *“Las características naturales del medio geográfico tuvieron para la urbanística de Santafé (Bogotá) notables influencias, pero la de las creencias religiosas fue más poderosa. Aquellas le dieron clima, paisaje y recursos y ésta, carácter y fisonomía, mediante las numerosas capillas, iglesias y conventos.”*<sup>6</sup> Esta primera y única vista de la ciudad de Bogotá<sup>7</sup> tiene el gran valor de mostrar, por primera vez, la ciudad como una

<sup>4</sup>. ídem, *“Su propósito en realidad, fue mostrar al rey que la capital del virreinato de la Nueva Granada era una ciudad ordenada, católica, digna y ricamente construida. Si éste era el fin del autor, bien podía tomarse algunas licencias.”* Pág. 12

También Carlos Martínez explica que no existe sobre la fundación de Santafé ese plano o traza previa en que los españoles fijaban la imagen primera de recinto urbano. Tampoco se ha encontrado el acta de fundación con la descripción de las ceremonias y demás ritos usuales. Hay que señalar que incendios posteriores arruinaron los archivos oficiales. Pero esta salvedad no excluye la hipótesis de que ese plano y esa acta no se elaboraron. Y no parece osado aceptar que Belalcázar –uno de los tres fundadores junto al principal Gonzalo Jiménez de Quesada y Nicolás de Federmán- y sus técnicos dirigieran los trabajos urbanísticos, dada la experiencia que para esas operaciones poseían. En realidad, estas operaciones son bastante sencillas. No requieren un complicado diseño previo ni otros instrumentos que unos cuantos jalones y piquetes improvisados, una escuadra, unos cordeles y algunas herramientas de campo. Exigen, eso sí, rudimentos de agrimensura y maestría en la persona que ha de fijar rumbos, ancho de calles y disposición de solares. La planimetría urbanística de la incipiente Santafé se basó en un retículo de calles, anchas de 12 varas y cruces en ángulo recto, que configuraron manzanas o cuadras de 100 varas de lado. Fue rasgo común en las ciudades de Indias la posición de la plaza principal en el centro del reparto. Y esta característica es notablemente notoria en la traza aquí asignada a Santafé. El fundador ubicó la plaza mayor en el centro del recinto formado por 5 filas con 7 cuadras o manzanas cada una. Carlos Martínez, *Santafé Capital del Nuevo Reino de Granada*, 1987, Proa.

<sup>5</sup>. Este eje se prolonga también en sus extremos, al sur hacía el único puente que cruza la quebrada o río de San Juan, y también a norte, llegando hasta otro puente sobre la quebrada de San Diego, puente que queda casi incorporado en el convento de San Diego (donde se ubicará el Conjunto urbano Tequendama-Bavaria): este eje, que correspondía a la Calle Real del Comercio, es en la actualidad la Carrera Séptima.

<sup>6</sup>. Carlos Martínez, *Santafé*, 1987. Pág. 90

<sup>7</sup>. La ciudad de Bogotá se ha mostrado a través de planos. No hay para esta ciudad tradición de representación mediante la *veduta* como instrumento iconográfico.



unidad con su entorno geográfico evidenciando una relación que se ha mantenido a lo largo de muchos años: *Bogotá formaba con los cerros y la Sabana una unidad de paisaje, un conjunto que la percepción y los usos se encargaban de reunir.*<sup>8</sup>



Ciudad compacta y entorno en el paisaje de Bogotá. Acuarela de Enrique Price, 1850. (En: Escovar, Mariño y Peña)

Bogotá aparece como una ciudad compacta, donde destaca una estructura urbana interna básica, de orden lineal definida por el eje sur-norte del camino de la Sal y la Calle Real (actual carrera Séptima), sobre el que se ordenan un centro principal reconocible y otros centros religiosos destacados. Es sin duda alguna esta la imagen más representativa, de este primer periodo que comprende desde la Colonia a la República (1538-1890). A continuación y basados en la recopilación y selección de planos históricos de la ciudad de Bogotá, realizamos una narración gráfica a partir de la cual identificamos los momentos más destacados en cuanto a las transformaciones urbanas desde la Colonia hasta la República. La narración se acompaña de una descripción detallada que resume los principales cambios y transformaciones urbanas de cada momento. A la vez que también se destaca la información aportada se valora, también, la implícita intencionalidad del dibujo, pues este conjunto de planos como veremos, también conforman una visión subjetiva respecto a la imagen de la ciudad -en algunos casos- y en otros son la representación más concreta de la construcción de la ciudad. A la vez se adjuntan esquemas interpretativos que muestran los principales espacios de centralidad y se destaca su relación con los principales elementos infraestructurales.

---

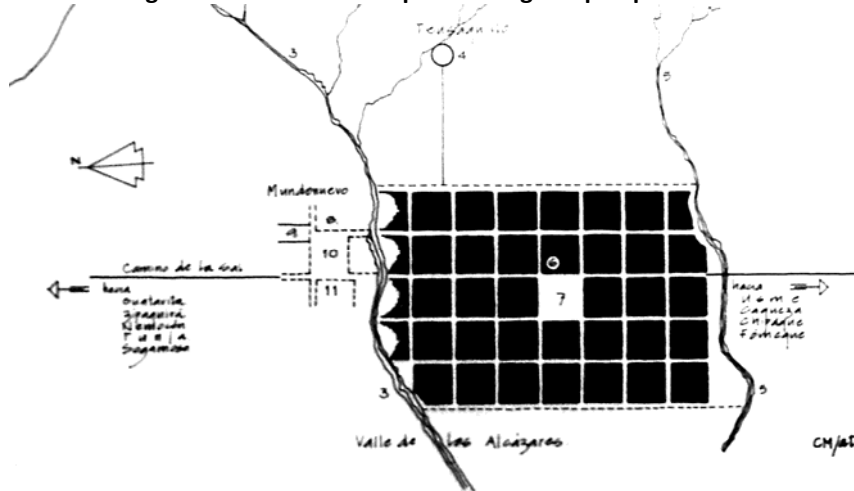
<sup>8</sup>. Germán Mejía, Los años de cambio, 2000. Pág. 30

## Estructura lineal de la ciudad compacta colonial y predominio del eje sur-norte

1538. Croquis de Carlos Martínez

1772. Urbanorama de Santafe de Bogotá de Aparicio Morata

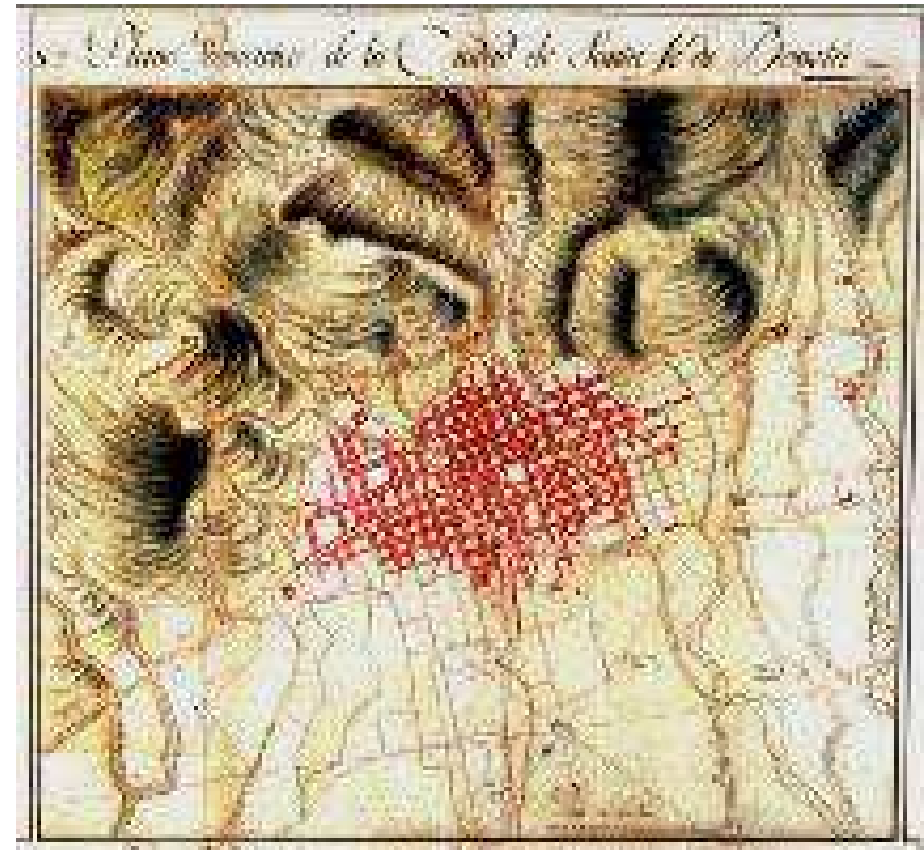
1791. Plano geométrico de Santafé por Domingo Esquiaqui



Esquemas de plano hipotético de la fundación de Bogotá y principales espacios centrales. (C. Martínez)



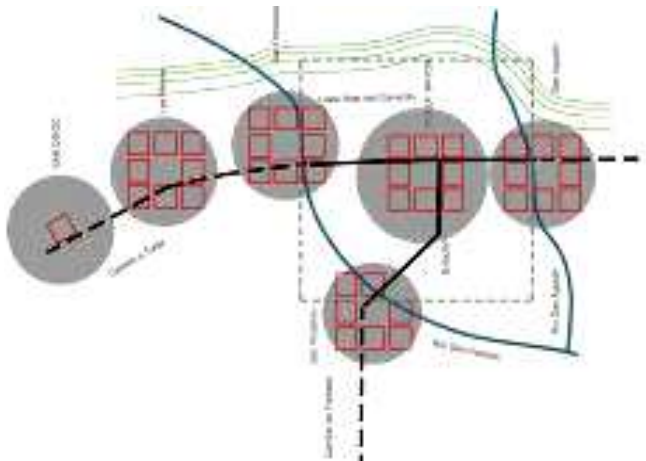
Urbanorama de Aparicio Morata (En: C. Martínez), Plano geométrico de Santafé por Domingo Esquiaqui (Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)



**Bogotá en términos geográficos se encuentra enmarcada por tres elementos naturales: la cadena montañosa de la cordillera oriental andina que tutela la ciudad al oriente a través de los cerros, el sistema de ríos y quebradas que desde ellos se dirigen al Río Bogotá y la extensión plana de la sabana.**

En sitio exacto de fundación de Bogotá no se corresponde con la Plaza Mayor, pues sus inicios corresponden al asentamiento indígena pre-hispánico que estuvo ubicado originalmente en Teusaquillo, al nororiente del centro actual, espacio que fue el primer objetivo para el relevo violento del poder por parte de los conquistadores españoles. Por otro lado la primera iglesia que se levantó en Bogotá en 1538 no se situó en la Plaza Mayor, se localizó en la Plaza de La Yerba (hoy Parque Santander). El verdadero ámbito central de aplicación de las Leyes de Indias con el trazado en damero y con centro en su Plaza Mayor, se materializara seguidamente y a muy poco tiempo en torno al ámbito que rodea la actual Plaza de Bolívar.

Los núcleos urbanos de las comunidades antiguas garantizaban su subsistencia en los bienes de consumo del espacio regional inmediato, se desempeñaban como centros de intercambio, conformando un equilibrio de beneficio mutuo entre ciudad y campo. Bacatá -nombre original de la ciudad Bogotá en lengua chibcha- a la llegada de los españoles, fue una importante plaza comercial con dos mercados semanales muy concurridos, y rodeada de tierras vecinas fecundas. Al fundarse Santafé, con el relevo de la antigua capital indígena, esta alianza entre lo urbano y lo rural subsistió e incluso la relación entre base geográfica, campo y ciudad llegó a perfeccionarse.



**En el caso de Bogotá con la fundación, se establece un nuevo orden formal para la ocupación del territorio a partir del trazado en cuadrícula de colonización español, donde la plaza, espacio representativo del poder gubernamental, religioso, comercial y de la vida pública, es centro geográfico y físico de una explanada enmarcada al oriente por los cerros y al norte y al sur por el río San Francisco (hoy Av. Jiménez) y por el río San Agustín (hoy Calle Sexta). El damero hubiese podido ocupar indefinidamente el territorio, pero fue transformado y frenado principalmente por la topografía y la hidrografía<sup>9</sup>. El curso de los ríos San Francisco y San Agustín condicionó la forma que tomó la ciudad. Ellos demarcaron el corazón de la urbe<sup>10</sup>.** La posibilidad de vencer la presencia de los ríos

<sup>9</sup> Montezuma, Presente y futuro, 2000. Pág.22

<sup>10</sup> Mejía, Germán, Los años del cambio. Bogotá. Pág. 66

mediante puentes y la localización vecina de centros religiosos hicieron que estos lugares funcionaran como puertas urbanas, espacios que generaban una relación de tensión con otros centros interiores. En cuanto a la movilidad, en esta etapa de desarrollo de la ciudad la locomoción urbana se realiza en su mayoría a pie y mediante pocos vehículos a tracción animal. La trama de calles es básica y sencilla en su forma y función, pensadas para cumplir con las necesidades básicas de dar acceso a los predios. También tenían una superficie empedrada y precarios sistemas en la calzada para el aprovisionamiento y evacuación de aguas, tal como sucedía también en el caso de los ejes importantes. Los caminos que conectan la ciudad con el resto del territorio se encontraban en mal estado y la forma de transporte hacia las afueras de la ciudad se realizaba con el empleo de indios y de mulas.



Centralidad de la Plaza Mayor (1880) y en la relación entre río, camino, puente e iglesia en el río San Francisco.  
(En: AAVV Historia de Bogotá Tomo I)

Respecto a los espacios de centralidad ***los centros, espacios representativos y de encuentro atienden a las lógicas de la dominación y control por parte de la Iglesia católica, de la Corona y de las instituciones, y los hitos urbanos que corresponden a la plaza central y a los edificios de carácter religioso destacan por su arquitectura y por la presencia de espacios públicos con función de***

**vestíbulos y atrios urbanos**<sup>11</sup>. La mayoría de espacios representativos están alineados a lo largo del antiguo camino de la Sal, distribuidos casi de manera equidistante y en secuencia -a intervalos de 400m aproximadamente-, y la calle comercial principal se conforma en el tramo que parte desde la Plaza Mayor hacia el río San Francisco. Como dice Martínez, *en la composición del plano o traza de Santafé intervino un eje principal, equidistante de los dos ejes naturales formados por los ríos existentes. Se enaltecó así el centro cívico religioso formado por la iglesia y las casas de gobierno, distintivo que aún perdura*. En los planos de la hipotética fundación de Bogotá verificamos que efectivamente la relación entre lo urbano y lo natural es bastante simbiótica, la equidistancia de la Plaza Mayor, entre los dos ríos marcará una estructura urbana lineal principal, hecha de a partir de la localización de edificios representativos, cruces y Plazas, así como de puentes.

En 1791 Domingo Esquiaqui realiza el que se considera el primer plano de la ciudad, el *Plano geométrico de Santafé de Bogotá*, de 1791, donde se enfatiza la relación tan estrecha entre la geografía y la estructura urbana que también quedaba expresada en el Urbanorama de 1772. Fijémonos en el plano: la relación entre lo construido y lo natural, está representada mediante el contraste cromático entre lo natural (en verde-marrón) y lo edificado (en rojo). El contraste formal entre las formas sinuosas de la montaña, de las quebradas y de los ríos, respecto a la ortogonalidad del tejido y de la forma de la ciudad representa, sin embargo, una ciudad donde lo construido y la naturaleza están totalmente integrados. El contraste aparente entre la naturaleza y la ciudad queda finalmente matizado, y Bogotá adquiere su fisonomía de ciudad compacta, con unos incipientes desarrollos visibles principalmente, hacía el norte y el sur con una forma urbana direccionada y moldeada por la presencia de los cerros. **Los espacios públicos y los centros religiosos principales están ubicados en lugares formados por el cruce entre los ríos y quebradas que bajan de los cerros con el eje principal de la ciudad, la Calle Real (actualmente carrera Séptima).** Estos cruces conforman una estructura interna inicial de la ciudad, donde los espacios centrales distribuidos a lo largo de la Calle Mayor configuran un núcleo fundacional colonial compacto con un sistema lineal de centros<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup>. Martínez, Santafe, 1968. Pág. 39.

<sup>12</sup>. "La calle principal, tangente al costado oriental de la plaza Mayor, se prolongaba en línea recta a uno y otro lado de aquella. El trecho que conducía hacía la plaza de San Francisco recibió, hacía 1556, el nombre de Calle Real del Comercio, y hacía el sur llevaba, aún anónima, a otro convento, lindante con el río que llamaban Manzanares. Este predio fue inicialmente de los franciscanos; luego en 1560, de las carmelitas descalzas, que no perduraron, y en definitiva, a partir de 1575, de los agustinos. En esa fecha el río tomó el nombre de San Agustín.

En cuanto a la relación entre infraestructuras y redes de servicios, la ciudad se ha desarrollado en una estrecha relación con las posibilidades dadas por las condiciones naturales. Santafé –como se llamó Bogotá hasta la República- estuvo conformada y servida, y a la vez protegida y limitada, por la red natural de cursos de agua, y sólo hasta la construcción de nuevas redes de servicios públicos se pudo plantear su crecimiento, se trató de un proceso de ir venciendo las lógicas que imponía la geografía. La movilidad, por su parte, estuvo también limitada por los mismos accidentes geográficos –los ríos principalmente- y la superación de estos límites de la ciudad colonial a través de puentes, permitió generar unas puertas urbanas, que se configuraron como lugares destacados, puntos de conexión territorial en donde se han localizado espacios urbanos de referencia con usos normalmente ligados a la iglesia. Se puede concluir que en esta primera etapa los centros simbólicamente están relacionados con un valor geográfico, con la localización de edificios de uso principalmente institucional y religioso, sin embargo la definición del valor de estos lugares en la estructura urbana, dependerá en gran medida del uso del espacio público, el uso práctico de las plazas<sup>13</sup>, la coincidencia entre edificios y espacios públicos de múltiples actividades concentrarían sin duda alguna los más altos valores de centralidad<sup>14</sup>, hecho que no es permanente, ni definitivo, pues como anota Germán Mejía, *cuando uno de tales lugares perdía la actividad que le daba su razón de ser y no era reemplazada por otra, simplemente desaparecía del paisaje urbano, quedando convertido a lo sumo en un espacio vacío dentro de la ciudad*<sup>15</sup>.

Es importante retener este concepto de variabilidad y temporalidad de la centralidad a partir del uso del espacio público, pues como se ha explicado hasta ahora, la fisicidad de las relaciones urbanas de Santafé representada en su espacio geográfico, trazado de calles, edificios y plazas, era bastante

---

*La naciente Santafé adquirió, en estos dos polos de devoción paulatinamente enaltecidos por las solemnidades de las respectivas iglesias, la fisonomía de ciudad lineal. Esta característica de ciudad lineal en Santafé, se acentuó con nuevas prolongaciones en línea recta de su calle principal".* Carlos Martínez, Santafé. Ediciones Proa, Bogotá, 1987. Pág. 89

<sup>13</sup> Ciertamente las plazas adquirirían valor dentro de esta estructura urbana por las actividades que en ellas se realizaban. Pero las plazas no tenían importancia por sí mismas. Era el uso, siempre relacionado con una actividad práctica, lo que las convertía en lugares relevantes dentro de la ciudad. En el orden urbano colonial la plaza es escenario, por eso permanece vacía. Tales escenarios podían por lo tanto, adquirir uno o múltiples simbolismos, dependiendo los significados de cada plaza de las actividades realizadas en ellas. Mejía, Germán. Los años del cambio. 2000. Pág. 188.

<sup>14</sup> Esta lógica de relación de centros religiosos con el territorio, llevaría a las primeras subdivisiones llamadas parroquias, *la primera sectorización de Santafé, se realizó con tres parroquias en la última década del siglo XVI. Desde Santa Bárbara, se atendía a oriente y al sur de la capital; el norte estuvo a cargo del párroco de Las Nieves y al de san Victorino se le asignó el occidente. Esta sectorización eminentemente eclesiástica estableció en lo civil los primeros cuatro barrios, incluyendo el de La Catedral; sus nombres tomados de las respectivas parroquias aún subsisten.* Martínez, Santafé, 1978. Pág. 89.

<sup>15</sup> Mejía Pavoni, Los años del cambio, 2000. Pág. 189



coherente con la forma de la ciudad, sin embargo la centralidad en esta etapa inicial de la ciudad ya mostraba en su distribución y localización variaciones debidas a cambios en el tiempo por la intensidad de uso y ocupación del espacio público. En la ciudad colonial, con sus límites geográficos, principales ejes de relación y espacios urbanos de referencia, se definen las condiciones urbanas para la extensión de la ciudad hacia el norte. En el esquema, sobre la base geográfica principal –ríos, montañas y plana- la distribución de espacios principales, las vías principales y los caminos, se **empieza a conformar una estructura en “T”** donde el eje de relación sur-norte, se hace más claro y visible, mientras que el eje hacia occidente es muy incipiente, ya que se consolidará unos años después.

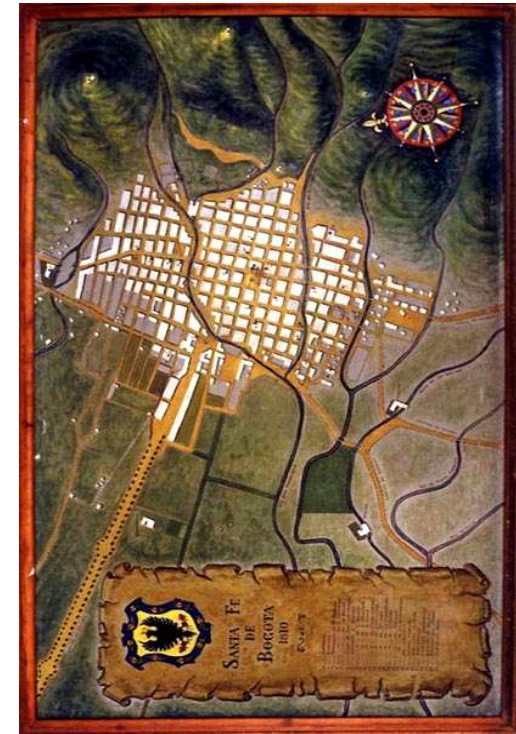


Estructura predominantemente lineal y sectorización por parroquias en Santafé. Última década siglo XVI (En: C. Martínez)  
De sur a norte: Iglesia de San Agustín y parroquia de Santa Bárbara, la Catedral con la parroquia del mismo nombre, iglesia de San Francisco e iglesia de Las Nieves en la parroquia de Las Nieves. A occidente la parroquia de San Victorino.

**Consolidación de la estructura lineal de la ciudad compacta colonial y ejes de expansión hacia el occidente**

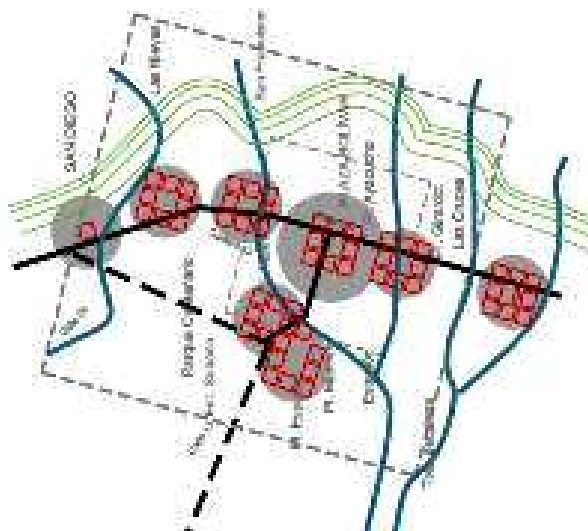
**1797. Plano Santafé de Bogotá y sus inmediaciones de Carlos Francisco Cabré**

**1810. Plano geométrico de Santa fe de Bogotá, de Vicente Talledo y Rivera**



Planos de Santafé de Bogotá y sus inmediaciones de Carlos Francisco Cabré, Plano geométrico de Santa fe de Bogotá, de Vicente Talledo y Rivera (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)





La trama urbana basada en el sistema vial en damero, representaba la adaptación del modelo español –establecido por las leyes de Indias de Felipe II en 1573-, a una geografía específica como la de Bogotá, donde se imponía una estructura isótropa y no jerarquizada de calles, en donde el elemento más reconocible era la plaza central. Sin embargo en la aplicación de la sencilla estructura se muestran algunos matices importantes si observamos el cómo se articula el tejido urbano con las funciones urbanas y los principales sistemas de comunicación, a escalas nacional, regional y local. A escala regional y nacional, “la calle Real –hoy Carrera 7 hacia el norte-, era el inicio del camino a la ciudad de Tunja y a la localidad vecina de Zipaquirá; hacia el sur, la misma calle marcaba el comienzo del camino a Fómez, Usme, Chipaque y Cáqueza. De la actual calle 13, en dirección al occidente salía el camino a Facativá y Honda, este último era el principal puerto interior sobre el río Grande de la Magdalena, eje central de la comunicación nacional y salida al mar.”<sup>16</sup> Mientras que a escala local, “varias calles eran punto de partida de caminos que llevaran a localidades vecinas: a Chapinero y Usaquén al norte, a Suba al noroccidente, a Engativá y Fontibón al occidente, a Bosa y Soacha al sur.”<sup>17</sup>

La malla isótropa de calles colonial –inicialmente de la misma sección y aspecto-<sup>18</sup>, irá materializando diferencias. **El entorno de la plaza central, en conjunción con el eje de la calle Real o Florián, se convertiría en el principal espacio urbano de prestigio para la época, espacio de recorrido y permanencia, espacio de encuentro donde las funciones más significativas como son las de tipo religioso, institucional y administrativo de la ciudad –La Corona y la Iglesia-, comparten lugar con la localización de las actividades comerciales prestigiosas y la residencias de las familias relevantes.**

Pero si esto sucedía en la zona más central, podemos también observar que en los límites de la ciudad –en donde se mantenía un lento crecimiento-, se introducían nuevos elementos viales urbanos, que establecían nuevas relaciones desde la ciudad hacia el entorno. Las llamadas Alamedas serán ejes viales arbolados concebidos como calles ornamentales destinadas al paseo en las afueras de la ciudad, en los límites de lo rural y lo urbano. A pesar del interés que pueda tener esta novedad en la construcción de la ciudad, la repercusión de los paseos no fue muy grande, en términos de direccionar

<sup>16</sup> Montezuma, Presente y futuro, 2000. Pág. 51-52

<sup>17</sup> Íbidem

<sup>18</sup> Las manzanas eran de 110m x 110m, todas las calles eran de aproximadamente 10 metros de sección en una sola calzada y definidas por los límites de la edificación o tapias que cerraban los solares. La urbanización de la superficie fue cambiando paulatinamente desde la ausencia de pavimento hasta la disposición de empedrados y de sistemas precarios superficiales de evacuación de aguas. El uso de las calles era primordialmente peatonal y los medios de locomoción mecanizados o a tracción casi inexistentes.

de manera clara el crecimiento o la localización de actividades. Fueron concebidos estos ejes como elementos bastante autónomos que no representaban una continuidad formal de los principales ejes existentes ni en cuanto al flujo de personas, ni como extensión de la forma y las funciones urbanas.

**Si bien las Alamedas se introdujeron antes de la independencia en 1810, estas siguieron siendo promovidas junto a los Paseos –unas calles un poco más anchas-, estos espacios destinados a ser lugares de distracción y exhibición de algunos grupos sociales privilegiados, agregaron poca variedad al paisaje urbano, pues a pesar de la vistosidad, su repercusión en la globalidad de la ciudad fue marginal, solo se usaban los días festivos, cuando el clima lo permitía y además fueron deteriorándose en el tiempo.** Como comenta Germán Mejía “los paseos bogotanos fueron el resultado más del deseo que de la realidad”<sup>19</sup>, citando a Steuart en *Narración de una expedición 1836-37* “Aquí no hay grandes caminadores y una vuelta corta es suficiente”.

En el esquema se constata la persistencia del eje longitudinal principal sur-norte, que relaciona los centros religiosos y plazas, destaca el centro principal en torno a la plaza Mayor que se extiende hacia la calle Real. Hacia occidente se muestra la relación entre la zona central y la plaza de San Victorino luego de cruzar el río San Francisco, y también identificamos en líneas a puntos las Alamedas, la Vieja entre San Victorino y San Diego, y la Nueva que parte desde más abajo de San Victorino siguiendo la traza del camino a Fontibón.

La ciudad de Santafé presenta en este momento un proceso de compactación con pequeños estiramientos de la mancha urbana principal, además muestra señales incipientes de una colonización de sus alrededores. Mediante la introducción de las alamedas y paseos, se evidencian dos intenciones ofrecer nuevos espacios de ocio contemplativo poniendo en valor los espacios geográficos del entorno, y plantear nuevas e incipientes formas de ordenar el crecimiento a lo largo de nuevos ejes viales.

Por la forma de representación de la ciudad en los planos, los cerros y la sabana son mucho más presentes. Tanto el Plano Santafé de Bogotá y sus inmediaciones de Carlos Francisco Cabré de 1797, como el Plano geométrico de Santa fe de Bogotá, de Vicente Talledo y Rivera de 1810, nos transmiten

---

<sup>19</sup> Mejía Pavoni Los años del cambio, 2000. Pág. 143.

una conciencia sobre la ciudad como espacio urbanizado y sus límites, y que tanto sus bordes como su entorno hacen parte de la ciudad.

Los procesos de compactación del área central continuaron en este periodo y la novedad<sup>20</sup> en términos urbanos será la proyectación de las alamedas como elemento de relación urbana hacia el exterior. Localizadas al occidente, se observan la Alameda vieja (actual Carrera 13) que ejerce como vía de borde en su desarrollo en dirección sur-norte, en una implantación perimetral al centro y la Alameda Nueva (actual Calle 13) que se proyecta hacia occidente, hacia la sabana como un eje arbolado sin urbanización en su entorno. En el esquema adjunto se muestran en rojo los espacios de interés y negro los ejes viales principales.



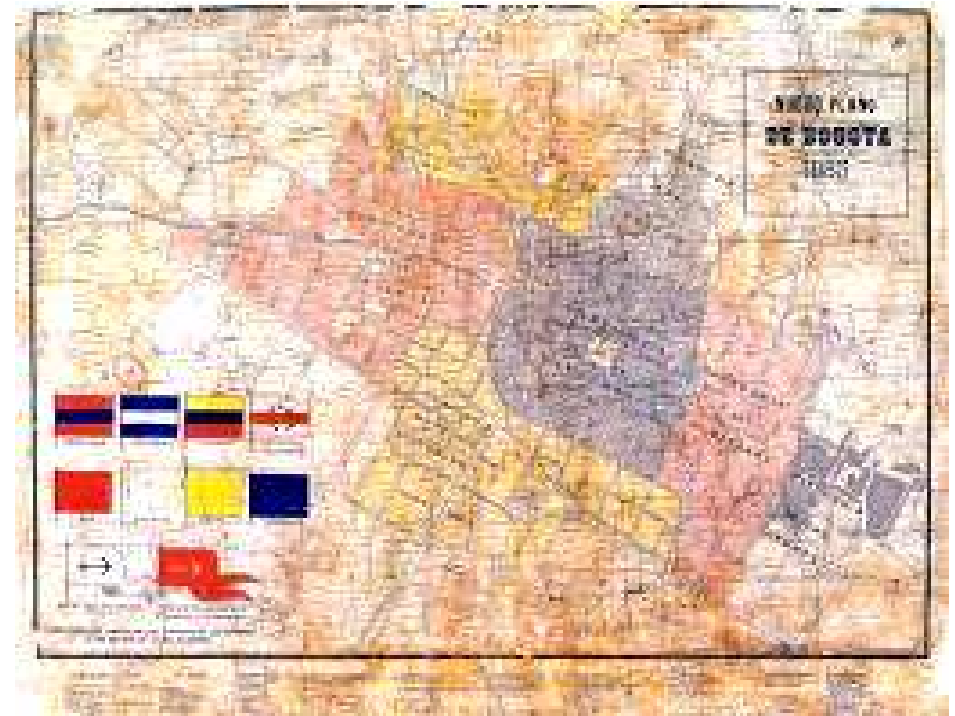
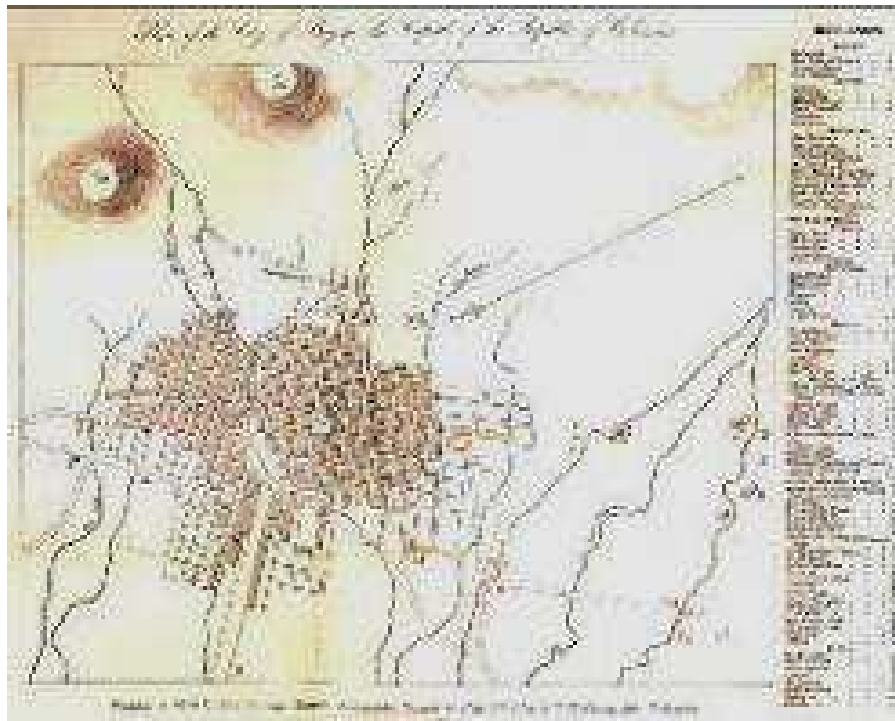
Vista del centro compacto de Bogotá con el eje la antigua Alameda (Calle 13) en proyección hacia el occidente en 1850 y aspecto de la Alameda Vieja (Carrera 13) en 1906. Época en que se convertiría en la Avenida de San Diego y (En: Escovar, Mariño y Peña)

---

<sup>20</sup> *La alameda fue la única innovación en el espacio público del periodo colonial. Ésta fue esencialmente un elemento paisajístico, con plantaciones de árboles, flores y elementos decorativos, caracterizada por ser un recorrido peatonal de esparcimiento y localizado en los límites entre lo urbano y lo rural. La introducción de la vegetación en el espacio público marcó el inicio de una verdadera revolución y evolución en el pensamiento de la sociedad colonial.* Montezuma. R. Espacio Público y movilidad en el Siglo XX. Documento inédito.

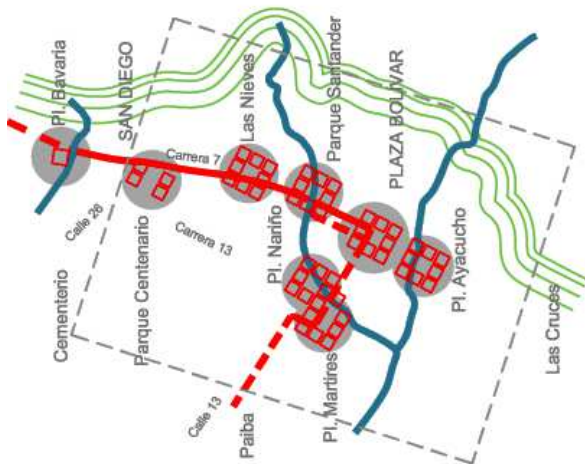
## Estructura lineal de la ciudad, compactación interna y primer tranvía

1822-1823. Plano geométrico de la ciudad de Bogotá de Richard Bache  
1885. Nuevo plano de Bogotá (anónimo).



Plano geométrico de la ciudad de Bogotá de Richard Bache y Nuevo plano de Bogotá (Cuéllar, M. y Mejía, G.)  
y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

Como comenta Mejía<sup>21</sup> respecto a la Bogotá del siglo XIX, perdura la imagen de que era una ciudad conventual, alejada del mundo, de costumbres aldeanas por no haber introducido en su utillaje todas las innovaciones del siglo, imagen más acorde con su etapa como capital virreinal. También es evidente que Santafé no se convirtió en Bogotá por la fuerza del decreto de 1819, aunque la ciudad apenas varió en su fisonomía a lo largo del siglo XIX. A pesar de la persistencia de la estructura física colonial y de la ausencia de monumentalidad edilicia, la transición hacia el capitalismo representó importantes cambios sociales, estableciendo un nuevo orden urbano. Si bien las transformaciones en cuanto a la expansión perimetral no fueron significativas, lo que sí se consolidó fue la continuidad perceptible del ámbito que reconocemos como actual “centro histórico”, no tanto por las modificaciones en el espacio de la ciudad y de lo construido, sino por la materialización de un sistema social, sus relaciones y la necesaria territorialización del poder<sup>22</sup>.



<sup>22</sup> Es significativo que en la sectorización de la ciudad va perdiendo valor la división por parroquias, las cuales se subdividen (1882) y darán pie a la formación de los futuros barrios.

concentración de comercios y a los distintos usos de las plazas, configura un sistema de centros con desarrollo lineal que caracterizará el centro de la ciudad de Bogotá.

En el *Nuevo plano de Bogotá*, de 1885, son reconocibles por primera vez, dentro del área central de la ciudad, elementos urbanos específicos: parcelas, parques, edificios, calles y también la nueva línea del tranvía, que serán determinantes en el comienzo de la consolidación de esa estructura lineal. **Luego de la independencia en la época republicana, se realizan en Bogotá obras de infraestructura de relativa importancia como son la construcción de puentes y mejoras de caminos. Durante la segunda mitad del siglo XIX Bogotá se subdivide en haciendas y ejidos que rodean la cuadrícula central, y es luego precisamente la transformación de algunas haciendas externas al norte de la ciudad, lo que permite que se consolide el caserío que será el núcleo de Chapinero el primer barrio extramuros que se conectará con el centro de la ciudad.** La ciudad ejecutó sus primeras obras públicas: avenidas ornamentales, canalizaciones, y equipamientos a principio del siglo XX, así la conmemoración del centenario de la independencia de España (1910), se convierte en la oportunidad para convertir varias vías existentes en avenidas. Es así como: *“La alameda vieja fue reemplazada por la avenida Boyacá, el camino de occidente pasó a ser la avenida Colón y la calle larga de las Nieves – carrera 7ª– se transformó en la avenida de la República”*<sup>24</sup>.



Aspecto de la avenida Colón (antigua Alameda Nueva) 1930.

---

<sup>24</sup>. Montezuma, Presente y futuro. 2000. Pág. 25

Se trató esta vez de la incorporación de un modelo de vía, que aunque tenía sus antecedentes en los bulevares haussmanianos de París, eran más una versión bastante incompleta, pues no existía un planteamiento de reestructuración general de la ciudad, donde la focalización de espacios de cruce y el vínculo con los equipamientos tuviese la intención de articular unos ámbitos y elementos aislados, estas calles no venían a modificar estructuralmente una ciudad existente, fueron en su lugar obras de embellecimiento de calles interiores y una prolongación “simbólica” de algunos ejes de la trama urbana. Para el año 1884, ya se dispone la primera línea de tranvía a tracción animal con mulas que establece relaciones entre puntos destacados de la ciudad, uniendo a través de su recorrido plazas y parques a lo largo de ejes viales principales. La primera ruta recorría la carrera Séptima desde la Plaza de Bolívar, pasaba por el Parque Centenario, hasta la Plazoleta de San Diego en la calle 26, y luego de ahí continuaba por la carrera 13 conocida como Camino Nuevo, hasta Chapinero. A esta ruta inicial se agregará más tarde en 1892 un tramo que unirá la Plaza de Bolívar con la estación del Ferrocarril de la Sabana.

Destacamos en el esquema adjunto, en color rojo los espacios de interés y las líneas del tranvía, el línea roja continua la primera ruta y en línea roja a trazos la segunda línea. El esquema corresponde al plano de 1885 y por esto no aparece Chapinero.

Con el proceso de densificación del antiguo tejido colonial y la introducción de los cambios sociales es cuando *la vieja urbe se convirtió en un solo y único espacio, ordenada ahora en torno a un distrito en donde la banca y las agencias de negocios influían tanto o más que las dependencias de gobierno*<sup>25</sup> es decir sigue siendo una ciudad limitada en extensión y cada vez más compacta. Y aunque en cuanto a las actividades el espacio público cambió, y las plazas se convirtieron en parques o plazas arboladas que adquirieron el nombre de próceres de la patria, estos espacios ya no admitirían la variedad de funciones que antes. La persistencia del paisaje colonial, compuesto por la unidad sabana-ciudad, no mostró grandes cambios físicos observables, pues en general se construyeron manzanas nuevas conservando la apariencia de las calles bogotanas y se densificaron las existentes, a la vez que se incorporaban arrabales y se poblaban las parroquias próximas menos pobladas.

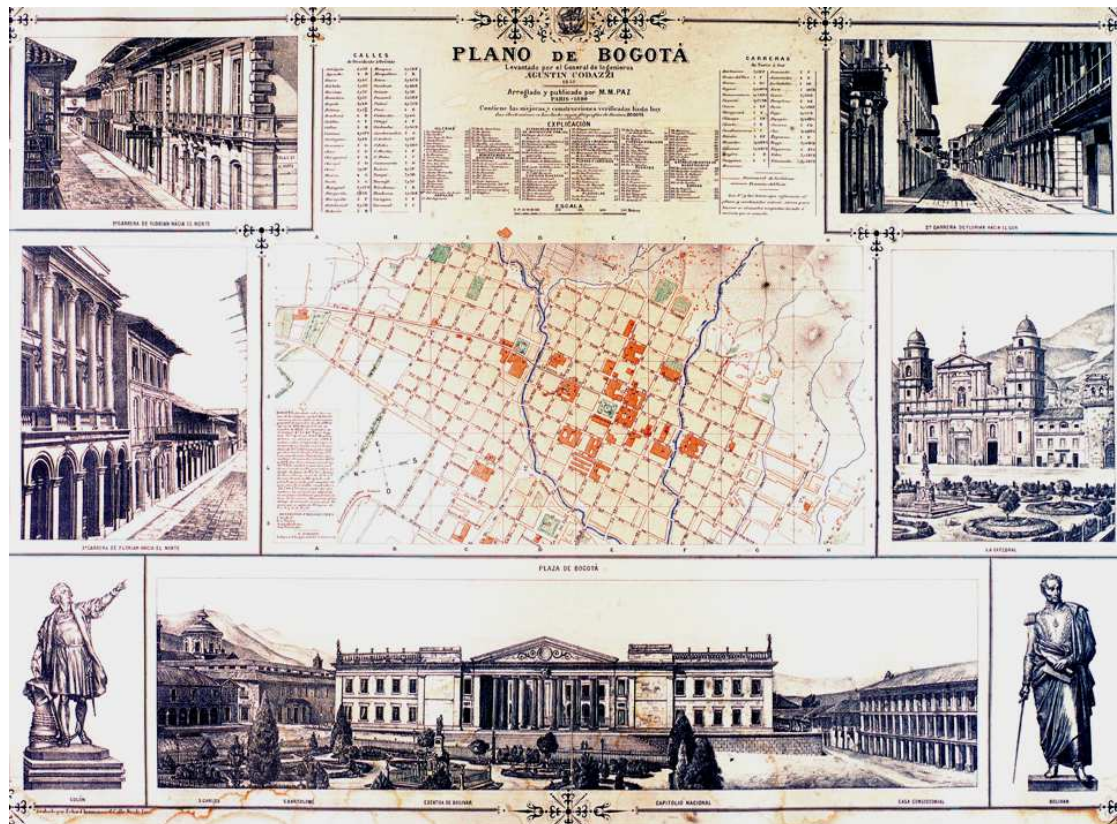
---

<sup>25</sup>. Mejía Pavoni, Los años del cambio. 2000. Pág. 299



La ciudad de la República. Compactación y densificación, nueva imagen urbana y tranvía.

1890. Plano de Bogotá, de Manuel Maria Paz.



Plano de Bogotá, de Manuel Maria Paz. (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)



[illegible]

La localización de la Plaza principal, equidistante a los dos ríos perimetrales, hizo que los cruces producidos entre la vía principal y los ríos, adquirieran un alto valor simbólico que fue consolidándose con la construcción de centros religiosos, puentes y plazas respectivamente. Hecho que nos recuerda el debate planteado por parte de Fernando de Terán cuando se refiere al valor de la *“identidad esencial entre todas las ciudades de trazado en retícula ortogonal”*, poniendo en duda el valor de la cuadrícula como modelo indiferenciado que se justifica en algunos casos a partir de antecedentes históricos de referencia, y en otros mediante decisiones autónomas y a partir de procesos autóctonos. El autor reflexiona sobre la importancia haciendo énfasis en otros elementos a tener en cuenta, *dado*

<sup>27</sup> El antiguo camino a de la Sal que hacía el norte comunicaba con Tunja (Guatavita, Zipaquirá, Nemocón, Tunja y Sogamoso) ya hacia el sur con Usme, Cáqueza, Chipaque y Fómeque)

*que el solo trazado no llega a explicar las formas posibles de organización del espacio urbano dentro de la ortogonalidad, siendo éste solo uno de los elementos constitutivos de la realidad urbana*<sup>28</sup>: elementos como la dimensión de las calles, la distancia entre sus intersecciones, las dimensiones y tamaños de las manzanas, la ocupación y las volumetrías que ocupan las manzanas, así como la ubicación de espacios singulares como las plazas, son las características que finalmente necesitamos para encontrar relaciones y especificidades entre diferentes ciudades basadas en trazados en cuadrícula, sin “meterlas a todas en el mismo saco”<sup>29</sup>

**En el caso de Bogotá esta “advertencia” resulta muy apropiada para verificar como la aparente trama isotropa inicial posee dos ejes ortogonales, uno dominante que se denominará Calle Real –y continuará por la carrera Séptima- y que en dirección sur-norte se convertirá en el principal eje estructurante de la ciudad, el cual otorga a la ciudad gran parte de su una estructura lineal, sobre la cual se ubicarán y permanecerán de manera persistente a lo largo del tiempo centros y lugares centrales destacados.** Y otro eje más corto y de menor importancia, que transversal y con desarrollo inicial este-oeste desde la plaza Mayor hasta la plaza de San Victorino-, será un vector de segundo orden que a pesar de la importancia de la plaza como puerto terrestre y de ser conexión con el camino de occidente, no tendría mucha repercusión inicialmente en el crecimiento urbano.

En esta ciudad compacta y peatonal, la localización de las actividades comerciales -en conjunción con calles y plazas-, fue poco a poco tomando importancia respecto a las instituciones religiosas y gubernamentales, en la conformación de la centralidad en la ciudad.

Para sintetizar los cambios en la centralidad (del corazón de la ciudad) de la ciudad de la Colonia hasta la República, podemos recurrir a las descripciones de Mejía: *“Ciertamente, sólo las calles aledañas a la Plaza Mayor por su costado norte dieron forma al verdadero corazón de la urbe colonial. Durante los primeros decenios de la era republicana,... este núcleo estaba compuesto por la Calle Real o del Comercio (actual cra. 7 entre dicha plaza y la Avenida Jiménez) extendiéndose un poco hasta la de San Francisco, la calle de San Miguel (calle 11 entre cras. 8 y 9), la de Florián (cra. 8 entre calles 11 y 12), y la actual calle 12 entre Cra. 6 y el puente San Victorino. A lo largo de estas calles estaban ubicadas las principales tiendas de comercio y talleres artesanales, a los que concurrían los habitantes de todas partes de la ciudad.* Luego a partir de la década de 1870, cuando las actividades productivas y

---

<sup>28</sup> De Terán, Fernando. “La plaza Mayor de la ciudad hispanoamericana: tranferencia cultural y lógica formal”. En: La Plaza en España e Iberoamérica, el escenario de la ciudad. Pág.88

<sup>29</sup>. Íbidem, pág. 89

comerciales de Bogotá crecieron y tomó impulso el mercado exportador con las mejoras de las vías de comunicación: *...el corazón de la urbe se amplió un poco más, a las calles antes enunciadas, podemos ahora agregar la cra. 7 desde la Plaza de Bolívar hasta la de San Agustín; la calle 10 entre cras.8 y 10; la cra. 8 entre calles 12 y 14; y la Alameda Nueva o calle 13 desde la plazuela de San Victorino hasta al cra. 18.*



El Capitolio Nacional en la Plaza de Bolívar convertida en centro político republicano (1895) y el eje de la calle Real del Comercio o carrera Séptima como centralidad comercial (1898). (En: AAVV Historia de Bogotá Tomo II.)

Apoyándonos en esto podemos concluir, que si bien el crecimiento de Bogotá en extensión hasta la República no fue muy notorio, **la forma de distribución de la centralidad desde su fundación si cambio, y hasta tres veces: inicialmente en forma lineal localizándose en torno al foco principal en la plaza Mayor, con una prolongación hacia el norte en una línea principal longitudinal –plaza Mayor y calle Real hasta el puente de San Francisco-; seguidamente luego en una formación en “T” -en la que su vertical era la calle 11 y la 12 desde la cra. 7 hasta San Victorino-, y finalmente conformada en cruz –con las expansiones a oriente y el sur-.** Esta será la estructura de la centralidad de una ciudad compacta conformada por un solo centro conformado por un rectángulo de 30 manzanas, y que a través de la incorporación del tranvía y la potenciación del polo urbano norte del barrio extramuros de Chapinero, dará paso a un desarrollo lineal policéntrico y discontinuo.

## **ETAPA II. (1906-1950). La ciudad lineal policéntrica: desde la Republica a la Modernidad.**

### **La ciudad con dos centros (Centro y Chapinero) y la consolidación del vector centro-norte**

Para seguir con el análisis de la evolución de la centralidad respecto a las infraestructuras de la movilidad, consideramos como segundo periodo, el comprendido entre el 1906 y el 1950, etapa que se justifica en sí por la formación lineal de la ciudad, desde la ruptura de su condición compacta característica invariable de la etapa anterior, que comprendió el periodo desde la Colonia a la República<sup>30</sup>. Por lo tanto explicaremos como se produce el cambio desde una ciudad compacta colonial a una de desarrollo lineal policéntrica, observando los cambios producidos en la forma y estructura de la ciudad, desde el llamado “inicio de la metrópoli” en el que confluyen nuevos modos de locomoción (tranvía, ferrocarril, autobús y automóvil), nuevas formas de extensión desde la parcela y la manzana, hasta el barrio y el loteo, y nuevas formas de representación de la centralidad.

La tensión entre el Centro y Chapinero, crecimiento ubicado a 6 Km al norte de la ciudad, significó la transformación y el direccionamiento de la urbanización generando el cambio de un espacio extramuros ocupado por quintas y residencias secundarias en un nuevo centro periférico. Durante este periodo en 1884, se produce la introducción en la ciudad de redes de transporte como el tranvía y el tren, y también de los servicios urbanos como el acueducto, electricidad y telégrafo entre otros, que en su conjunto se constituyen en principales agentes transformación de la ciudad heredada de la colonia. La evolución en los medios de transporte permitió estructurar una red para la comunicación tanto a nivel nacional como a nivel urbano. Para la consolidación del barrio residencial de Chapinero como centro hubo que esperar el fortalecimiento de nuevas actividades urbanas -comercio y ocio principalmente-, y la adaptación de las iniciales trazas de conexión con antiguos caminos y carreteras

---

<sup>30</sup> Otros autores han privilegiado la definición de etapas, por la cronología del planeamiento (Cortés R.) y otros por la relación entre evolución de la movilidad y espacio público (Montezuma R.). En los dos casos no hay una correspondencia recíproca, respecto a la centralidad urbana como noción estructurante resultante en la ciudad. El primer caso la relación no es tan obvia e inmediata, pues no hay una secuencia Plan-realización-centralidad. Y en el segundo, se plantea una relación entre movilidad ejemplificada de esta manera: el primer periodo, "La ciudad del tranvía" está comprendido entre principios de siglo y los años veinte, el segundo "La aglomeración urbana del autobús" de los años veinte a principios de los años setenta y el tercero "La metrópoli del automóvil" de los años setenta hasta finales de los años noventa.

a las nuevas formas de movilidad mecanizada, así la inicial ciudad compacta con un solo centro y con otros centros menores interiores al tejido preexistente -distribuidas a lo largo de los principales ejes internos y en las cercanías de los accesos-, pasa a tener dos grandes centros visibles, uno el tradicional y el otro conformado que se configura como un nuevo barrio exento, centros que luego con la popularización del transporte en tranvía, autobús y automóvil, se unirán a través de una colmatación del “vacío” intermedio a través la construcción de barrios. La ciudad de Bogotá inaugura su tranvía como medio de transporte público hacia 1884<sup>31</sup>.

La viabilidad de la implantación del tranvía respondió a factores de diverso orden: económicos, sociales, tecnológicos en general; pero también a una preocupación estética particular de la clase dirigente del país y de la capital: crearle una imagen moderna a la ciudad de la época, y el tranvía era en estos momentos símbolo de desarrollo y avance tecnológico<sup>32</sup>. A un modelo de ciudad compacta, con un solo centro pero estructurada mediante un sistema lineal<sup>33</sup> de espacios representativos, donde se privilegiaba la continuidad y las relaciones de proximidad con modos de locomoción peatonal y ecuestre, se le superpuso una basada en la discontinuidad urbana y de las relaciones urbanas basada en la conexión, a través de las estaciones del ferrocarril y del tranvía, de manera tal que se fueron incorporando nuevos territorios rurales a los urbanos.

El desarrollo urbano de la ciudad en esta época, por lo tanto, se llevó a cabo gracias a un crecimiento espontáneo, donde, **el tranvía actuó como un elemento de conexión funcional pero también de cohesión urbana y territorial. Un elemento infraestructural que sirvió a un desarrollo policéntrico lineal conformado por secuencias de diferentes espacios, con nuevas actividades y usos existentes, y que impulsó una franja en este sector conformada por los primeros barrios residenciales en las “afueras” de la ciudad, hecho que indujo también a la consolidación de la nueva “forma lineal” de Bogotá en medio de un pleno proceso de modernización.**

---

<sup>31</sup>. Respecto al tranvía, en 1884 William Randall solicitó la autorización al gobierno del Estado de Cundinamarca con el objeto de establecer un servicio de ferrocarriles urbanos. Su petición fue aprobada y al cabo de dos años y el primer tranvía, operado por la Bogotá City Railway Company, recorrió la ciudad hasta 1910, año en que la empresa interrumpió su servicio. El 24 de diciembre de 1884, se inauguró el recorrido Plaza de Bolívar-San Diego por la Calle Real (actual Carrera 7) y luego por el Camino Nuevo (actual Carrera 13) hasta Chapinero.

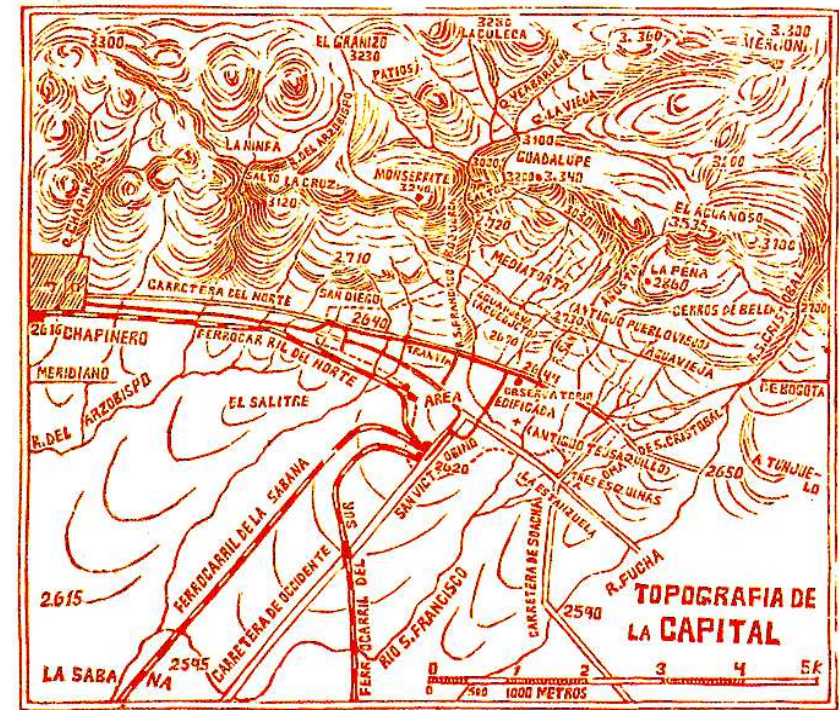
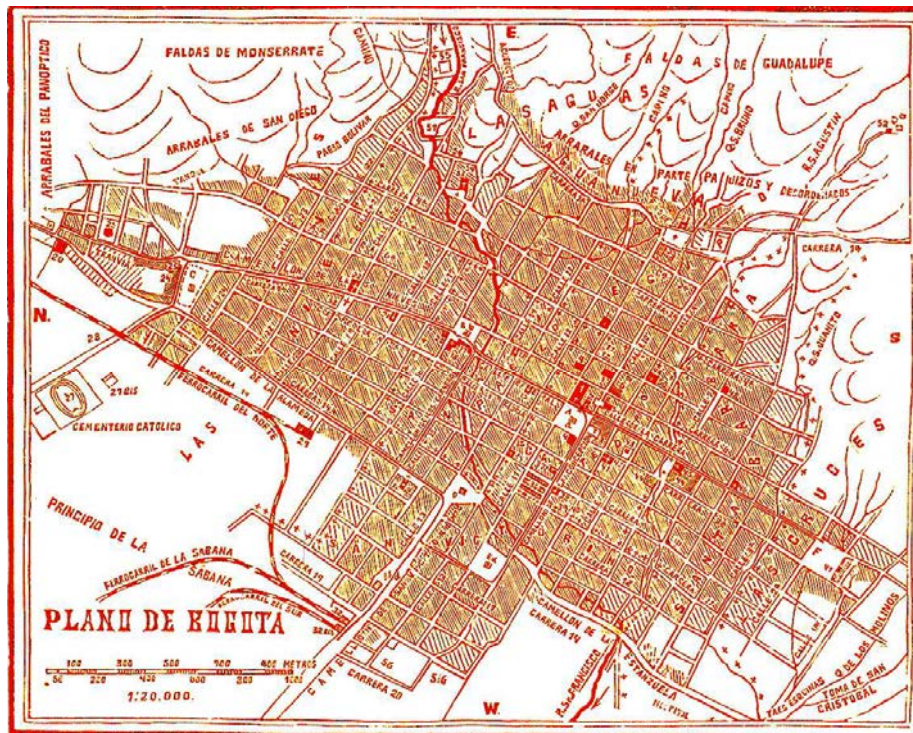
<sup>32</sup>. Montezuma, Presente y futuro, 2000. Pág. 41

<sup>33</sup>. Entre San Francisco y San Agustín, “La naciente Santafe adquirió, en estos dos polos de devoción [...] la fisonomía de ciudad lineal.”. Martínez, 1987, p 89.



## Bogotá a escala urbana y territorial. Tren y tranvía.

1906. Plano de Bogotá y topografía de la capital, Francisco Vergara y Velasco.



DISEÑOS DE F. J. VERGARA Y VELASCO.

GRABADOS DE ANTONIO M. MADERO

Detalles del Plano de Bogotá y topografía de la capital, Francisco Vergara y Velasco. (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)





Estación de la Sabana en 1895 (En: AAVV Historia de Bogotá Tomo II) y tranvía en dirección a Chapinero por la calle 13 en 1935. (En: Escovar, Mariño y Peña)

Es de destacar que **la inserción de infraestructuras de manera no planificada, respecto a su impacto sobre la ciudad construida y el territorio circundante en espera de ser urbanizado, produjo por lo menos dos efectos bastante visibles en el tiempo: el impulso de una configuración de la ciudad en forma alargada sur-norte paralela a los cerros y una marcada tendencia a la sectorización de usos y distribución por grupos sociales. Es decir se dieron las bases para la formación de una suerte de nueva “ciudad lineal” y se promovió a la vez una polarización socio-económica espacial.** Hacia el sur se localizaron los barrios obreros y hacia el norte los llamados barrios residenciales, mientras que al occidente se situaron los usos industriales, condición de segregación que hoy a grandes rasgos aún se mantiene, las clases dominantes y actividades de alto rango seguirían entonces la tendencia a desplazarse cada vez más al norte, y los desplazamientos cotidianos de los trabajadores serán cada vez más largos desde el sur hacia el norte.

Con la introducción del tranvía de mulas en 1884, y luego del electrificado en 1910 -hasta su desaparición en 1951-, la ciudad de Bogotá iniciará con contundencia, aunque de manera tardía respecto a otras ciudades capitales latinoamericanas, su proceso de transformación y expansión. Los incipientes sistemas de infraestructura de servicios públicos y de transporte urbano, y la posterior implantación del ferrocarril a nivel regional, serán agentes de transformación que ampliarán el territorio y que jerarquizarán rutas y lugares, en los que se materializarán los primeros impulsos de la explosión de la ciudad sobre su territorio.

Esta metamorfosis inicial de la ciudad, ha sido fruto de un proceso espontáneo, que no llegó a ser planificado, pero en contraste, si soportado e inducido por intervenciones concretas y cambios sociales. La consolidación de una clase burguesa, la idea de crear una nueva imagen de ciudad, la



modificación de las actividades urbanas, junto a las posibilidades urbanísticas y proyectos infraestructurales (incorporación de nuevos modos de locomoción y la dotación de servicios públicos), demuestran que no existió una mera causalidad infraestructura-crecimiento, sino más bien una correlación e interacción dialéctica entre actores, redes y sistema urbano<sup>35</sup>.

La implantación del tranvía en la ciudad de Bogotá respondió en su momento, a la necesidad evidente de unir el centro histórico de la ciudad con el nuevo centro de Chapinero, que se encontraba alejado y en una fase incipiente de formación. Éste primer barrio suburbano de Bogotá, se consolidará en torno a su núcleo inicial alrededor de la Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes (1875) y del Parque de Lourdes, espacio central del nuevo barrio que se relacionará con la ciudad existente mediante la carrera Trece y la carrera Séptima principalmente.

Se dará inicio al proceso de unión y crecimiento urbano impulsado por el tranvía, entre el centro tradicional y Chapinero, produciendo la consolidación del espacio “vacío”, y la configuración de un nuevo modelo territorial-urbano. El trazado del tranvía se ubicará sobre el eje de la carrera Trece, y ésta se transformará en una importante arteria sobre la cual se distribuirán diferentes actividades que serán fundamentales para impulsar la futura consolidación de la nueva área urbana: el Polo Club y el Colegio Sagrado Corazón, el Hipódromo de la Magdalena y la clínica Marly, y usos recreativos de diverso tipo son algunos de los equipamientos de nueva localización a lo largo de los caminos existentes que unían los dos centros de la ciudad.<sup>36</sup>

---

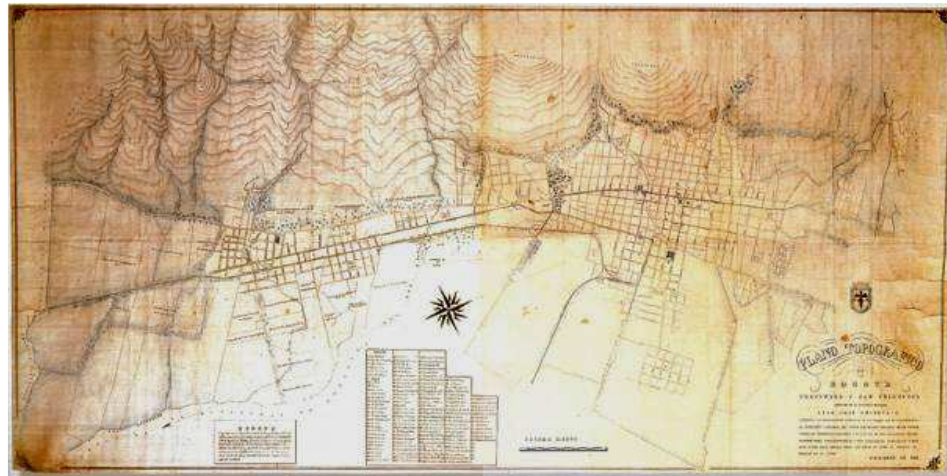
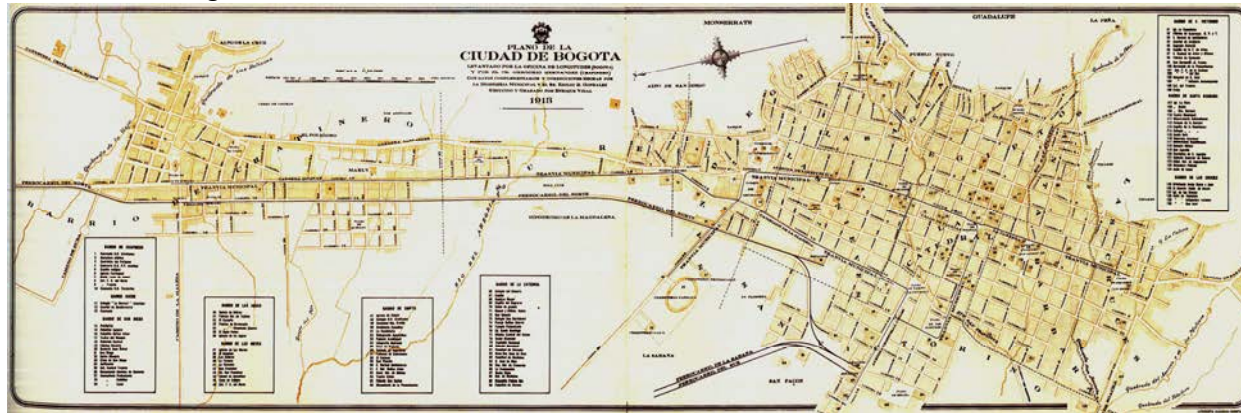
<sup>35</sup>. A nivel de servicios públicos, la situación era bastante precaria e insalubre, las pilas y chorros del período colonial seguían siendo los principales medios de abastecimiento de agua ya que los acueductos solo llegaban a abastecer el 3% de los habitantes. Se conservaban los incipientes sistemas de desagüe y de recolección de desechos por medio de canales descubiertos y el uso de velas para la iluminación era generalizado, siendo la leña la principal fuente de energía. A mediados del siglo XIX aparecen las farolas de petróleo para la iluminación de calles y solo hasta finales de siglo son cambiadas por sistemas a gas y de energía eléctrica. La Red del telégrafo y el servicio de correos eran los medios de comunicación más utilizados para largas distancias, hasta la implantación del teléfono en 1880. Es de destacar que las nuevas infraestructuras se introducen, a través de los acuerdos de “protección” e intercambio que, desde la independencia de España, los norteamericanos e ingleses, entre otros, habían establecido con las nacientes repúblicas de América Latina (Montezuma, 2000, pág. 41). Entre 1850 y 1860, “los protectores”, introducen el ferrocarril y luego en tres décadas los más importantes servicios públicos, muchos de ellos introducidos, muy poco después de su invención o establecimiento en sus lugares de origen. Destacando cronológicamente estas concesiones, que captaron el manejo de la mayor parte de los nuevos servicios. El telégrafo (1865); el alumbrado público, American Gas Company (1871), el tranvía, The Bogotá City Railway Company (1884), el teléfono, The Bogotá Telephone Company (1884); la electricidad, The Bogotá Electric Light y el agua potable (1889). Las empresas surgieron a partir de iniciativas privadas y con gran participación de extranjeros y nacionales, extranjeros para el caso del tranvía, nacionales para el acueducto y la energía eléctrica, y de participación mixta para los teléfonos.

<sup>36</sup>. Del Castillo, El tránsito a la ciudad moderna. 2003. Pág. 61-69.

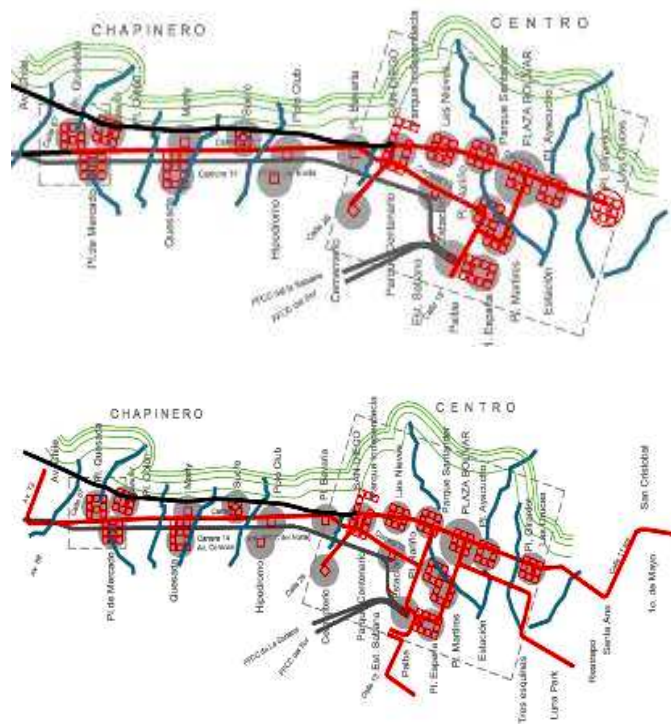
## El modelo de “ciudad lineal” espontánea del tranvía.

1913. Plano de la ciudad de Bogotá. Oficina de longitudes, Gregorio Hernández.

1915. Plano de Bogotá de Luis Fonseca.



Plano de la ciudad de Bogotá. Oficina de longitudes, Gregorio Hernández y Plano de Bogotá de Luis Fonseca.  
(En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquemas explicativos (Elab. propia)



En el Plano de la ciudad de Bogotá de la Oficina de longitudes, elaborado por Gregorio Hernández de 1913, aparece de manera detallada la ciudad de Bogotá en su completa extensión con Chapinero. El plano que se realizó con base en los planos topográficos de Bogotá y Chapinero elaborados por Pearson & Sons en 1907, nos muestra la configuración de ese **nuevo modelo urbano que adquiere la ciudad, una ciudad que deja de ser compacta y con un solo centro visible y se transforma en una ciudad con dos polos relacionados por tres ejes principales (la carrera Séptima, la carrera 13 y el trazado del Ferrocarril del Norte), con un vacío en proceso de ocupación por una urbanización discontinua.**

Mediante el primer esquema adjunto se muestran los tres ejes de conexión, la carretera del Norte (en negro), la carrera 13 con el tranvía (en rojo) y el Ferrocarril del Norte (en gris), también destacamos aquellos espacios de interés de la época (en rojo). La representación abstracta evidencia como el proceso de urbanización de Chapinero y del espacio vacío entre éste y el centro, se produce a través de pequeños asentamientos de trazado bastante autónomo con algunas plazas y/o a través de la localización de equipamientos. La mayoría de las extensiones urbanas son bolsas de crecimiento que no dan fachada directa a los principales ejes viarios, sino que cuelgan de ellos a través de calles de conexión, conformando una estructura en peine. En cuanto al modelo de crecimiento de toda la ciudad en su conjunto, en relación a las infraestructuras y la formación de la ciudad lineal, encontramos que es justo en el final del siglo XIX que se forman los primeros suburbios, al norte los de San Diego y Chapinero, y de San Cristóbal cerca la Las Cruces al sur, urbanizaciones periféricas que colonizarían territorios y que luego en el tiempo perderían su connotación de barrios obreros.

*Chapinero tomara fuerza luego por la edificación de la Iglesia de Lourdes, iniciada en 1875, pero en su crecimiento y consolidación, influyeron bastante tres elementos coincidentes en un mismo eje de relación: la construcción en 1883-1884 de una línea del tranvía (actual carrera 13), la llegada del Ferrocarril de Norte en 1891 (actual carrera 14 o Caracas) y las mejoras de los caminos carretables de conexión (actual carrera 7ª)<sup>37</sup>.*

<sup>37</sup>. Mejía Pavoni, Los años del cambio, 2000. Pág.330

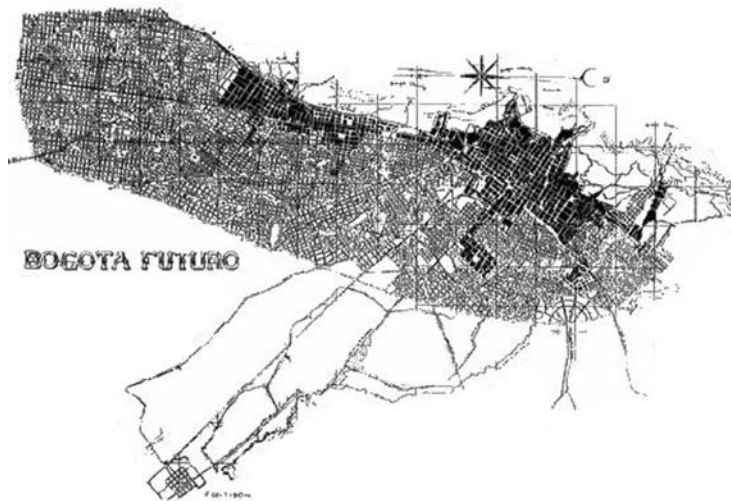
La red del tranvía se fue extendiendo no solo hacia el norte sino que también hacia el sur, la combinación tecnológica entre sistemas impulsados por mulas y electrificados, permitió que se extendiera este modo de transporte por toda la ciudad. El Plano de Bogotá de Luis Fonseca de 1915, nos muestra como la ciudad asume su crecimiento a partir de varios frentes: la colmatación del vacío entre Chapinero y el centro, los crecimientos al sur y también algunas iniciales extensiones urbanas hacia occidente a través de ejes viales perpendiculares al desarrollo lineal de la ciudad. En el segundo esquema se muestran los tres ejes longitudinales principales, de soporte de la alargada ciudad de Bogotá (la carretera del Norte, la carrera 13 y el Ferrocarril del Norte) y los espacios de referencia urbana. Sin embargo lo que más destaca aquí es la ampliación de la red de tranvía y su lógica de colonización de nuevos espacios tanto hacia el norte como al sur y al occidente. Sorprende que en estos nuevos destinos de la red -verificando en los planos- no se observa necesariamente ningún núcleo formalmente reconocible, o alguna función urbana nueva especialmente destacada, lo que nos hace suponer que se trata más de una red que da acceso a asentamientos o barrios dedicados a la vivienda, donde el proceso de urbanización e implementación de tranvía son casi simultáneos.

El desarrollo de la primera etapa de modernización de la ciudad de Bogotá se basó en la consolidación de una relación entre el centro y la periferia (Chapinero) a partir de lógicas de integración, jerarquización, potenciación e introducción de espacios ubicados sobre una conexión existente (carrera Trece) que se potencia a partir de la localización de un elemento infraestructural principal como el tranvía. **Relación lineal compuesta por un sistema de tres ejes estructurantes: la prolongación de la carrera Séptima hacia norte (carretera del Norte), la carrera Trece (donde se ubica el tranvía) y la carrera Catorce (luego denominada avenida Caracas), en donde se ubica el Ferrocarril del Norte, ejes que a través de un proceso de urbanización espontánea, constituirán un sistema de conexiones longitudinales y transversales, que interactúan con el trazado del tranvía, con los nuevos núcleos residenciales, con las actividades existentes y con las de nueva implantación.** En la llamada “ciudad del tranvía”, las relaciones territoriales originadas por la red de caminos cambian en el tiempo; ferrocarril y tranvía fortalecen la relación urbana discontinua; luego estas dos redes desaparecen del lugar, y frente a esta ausencia, la red viaria será la que toma el relevo en la configuración de las relaciones de movimiento, del modelo y caracterización del espacio urbano, con la fuerte presencia inicial del autobús y luego de los coches<sup>38</sup>.

---

<sup>38</sup> La llegada del automóvil en 1905, exigió además de la adaptación de la red viaria existente a través de la utilización del macadam en la pavimentación de las calles una fuerte transformación del espacio público con la incorporación de nuevos elementos tales como el mobiliario urbano, el alumbrado público, postes del telégrafo, de teléfono, etc.





Planeamiento:

**1919-1925. Plano “Bogotá futuro”. Ciudad monocéntrica, propuesta de “ensanche” y cruces focales**

Durante seis años se promovió una iniciativa liderada por Ricardo Olano, comerciante y dirigente cívico afincado en Medellín, director del diario “La ciudad futura”. La propuesta influida por el *city planning inglés*, y por sus viajes a Europa y Norteamérica, impulsaba un cambio importante en la forma en que se estaban construyendo las ciudades en Colombia. El plano finalmente adoptado (Acuerdo 74 de 1925), establece un ámbito de extensión de la ciudad alargado que incluye el centro y Chapinero. Fundamentalmente es una *propuesta vial que ordena los nuevos trazados y las ampliaciones de la malla existente, adopta una tipología de vías y unos modelos de perfiles, que ya incorporan sistemas de arborización*<sup>39</sup>. Se plantea una jerarquización viaria de cuatro categorías que van desde los 36m a los 15m. La conformación del ensanche se apoya en dos directrices geométricas, una de base ortogonal con manzanas (100m x 100m) y otra superpuesta de mayor dimensión y girada 45 grados (600m x 600m), que con el trazado de diagonales potencia los puntos de cruce con equipamientos. Se trata de una ciudad monocéntrica que incorpora dentro la urbanización existente y propuesta.

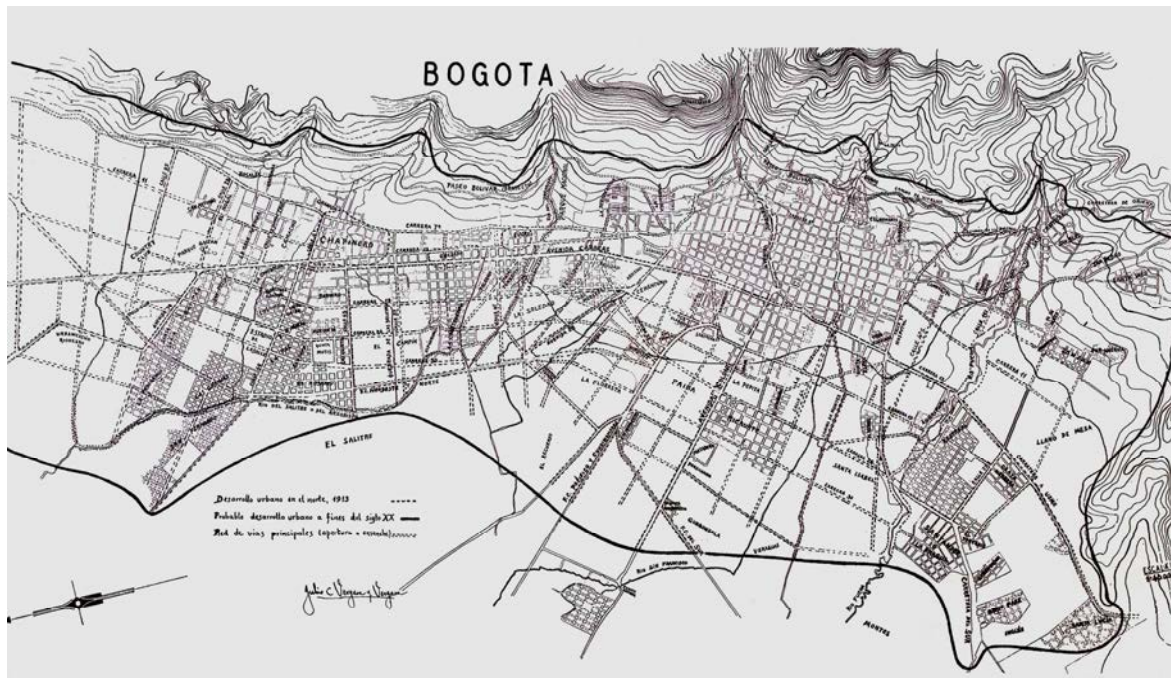


Plano “Bogotá Futuro” de 1923, tomado de la reconstrucción realizada por el CEAM. (En: Saldarriaga, A.) y montaje general y detalle (Museo de Bogotá)

<sup>39</sup> Del Castillo. El tránsito a la ciudad moderna, 2003. Pág. 79

De la red tranviaria a la extensión de la red viaria.

1936. Plano de Bogotá. Julio C. Vergara y Vergara



Plano de Bogotá. J. Vergara y Vergara (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

Haciendo un balance sobre la relación entre las redes de movilidad y sistema urbano, destacando el tranvía como el servicio más influyente y visible hasta aquí, en este periodo histórico del desarrollo de la ciudad de Bogotá, observamos que a pesar de la improvisación y espontaneidad que han caracterizado la determinación de la forma urbana de la ciudad y la definición del sistema de transporte, el sistema jerárquico de las relaciones urbanas se potenció en torno a la red del tranvía y a sus estaciones<sup>40</sup>. El tranvía se introdujo y se adaptó en su trazado a la morfología de la ciudad existente impulsando también nuevos ámbitos de crecimiento, funcionalmente fue viable al brindar un servicio de transporte accesible a la ciudad, su gestión permitió –a pesar de las complicaciones– una coherencia entre red y servicio, y además constituyó una nueva territorialidad, la estructura de puntos de red potenciados correspondían en gran rasgos con la estructura de lugares y de centralidad.

La red tranviaria en su periodo de existencia y la persistencia de su supuesto modelo de “ciudad lineal” sin plan, no solo ponen en evidencia la articulación en el tiempo de dos lógicas distintas: el tiempo de evolución de la red funcional y el tiempo de transformación de la red física asociada al sistema territorial. Sino que también **la constitución de una importante y perenne invariante, el vector sur-norte, vector en el que se han combinado en el tiempo tanto modificaciones sucesivas de los elementos morfológicos de la ciudad, como también funcionales de las redes de movilidad. Así en un mismo eje de relación se ha dado una evolución (camino, carretera, tranvía, línea de ferrocarril, ruta de autobuses), que ha sido impulsada por la voluntad de actores que han modificado el espacio urbano y su estructura.**

Es precisamente en el momento en que plantea el problema de red viaria en su conjunto, con un nuevo trazado para la ciudad, que aparecen las primeras ideas para que Bogotá fuese una ciudad moderna. Entre estos planteamientos iniciales basados en una lógica del *city planning* inglés, donde se incorporan las nociones de “capitalismo moderno” para la producción del espacio urbano, es que se realiza el llamado **“Plano futuro” de 1925**, se trata *fundamentalmente de una propuesta vial que ordena los nuevos trazados y las ampliaciones de la malla existente, y adopta una tipología de vías y unos modelos de perfiles que ya incorporan sistemas de arborización*<sup>41</sup>, un trazado que ocupando unos límites definidos arbitrariamente se sugiere la ampliación en “Ensanche” de la ciudad, a través de un

---

<sup>40</sup>. Es de recordar que para Offner, una red posee diferentes dimensiones: una morfología (un trazado), una infraestructura (red soporte), una funcionalidad (redes de servicios), un modo de regulación (una red que asegura la coordinación entre la red soporte y la red de servicios), y una territorialidad (la topología de los puntos religados por la red). Herce y Magrinyà, La ingeniería en la construcción de la urbanística, 2002. Pág. 31

<sup>41</sup> Del Castillo, El tránsito a la ciudad moderna. 2003. Pág. 79.

continuo de urbanizaciones articuladas entre sí a través de una red viaria compleja y basada en calles que reproducían composiciones axiales y diagonales<sup>42</sup>. La ordenación incorpora la ciudad central y Chapinero y traza una retícula ortogonal de manzanas de 100m de lado a la que se superpone otra, que girada a 45 grados de 600m aproximadamente de lado genera unos cruces que serán utilizados para localizar equipamientos colectivos. Por los mismos años en 1933 se contrata al urbanista vienés **Karl Brunner, director del Departamento de Urbanismo de Bogotá**, quien desde la naciente institución afrontó las preocupaciones más urgentes del momento que era la ordenación de los barrios y las vías. Brunner concentraría sus esfuerzos en la realización de un Plan vial bastante enfocado en el área central y en los enlaces con los barrios periféricos. De sus propuestas destaca la valorización del espacio urbano, por la calidad de sus barrios propuestos y de algunos ejes viales de gran importancia<sup>43</sup>. La conversión de la antigua traza del Ferrocarril del Norte en la Avenida Caracas como un gran eje con amplias aceras y zonas arboladas y la propuesta de algunos barrios de sutura entre tejidos sin conformación existentes<sup>44</sup>, podemos afirmar que sus propuestas fueron más destinadas a resolver partes y fragmentos que una propuesta más ambiciosa y amplia, dentro esta visión de proyectar grandes piezas urbanas esta la Ciudad Satélite no realizada que se localizaría contigua a la nueva Ciudad Universitaria.



La avenida Caracas sobre la antigua traza del ferrocarril del Norte y sutura entre barrios propuestos de Brunner. (Hoffer A.)

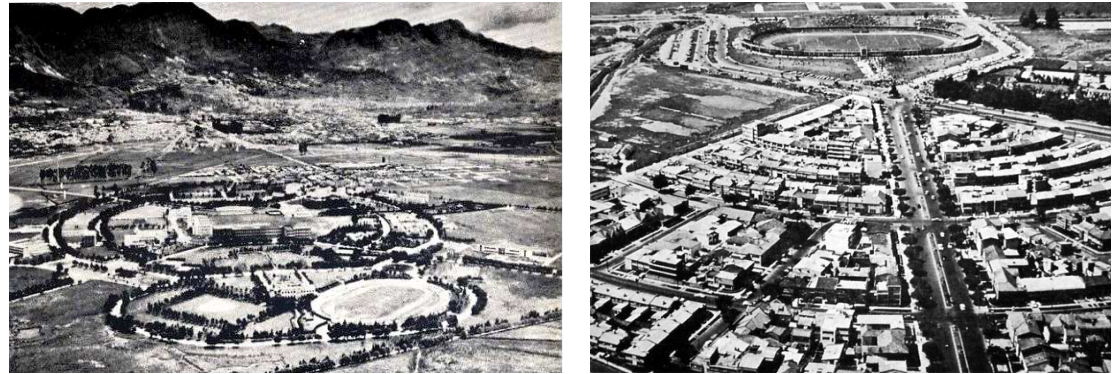
<sup>42</sup> La Clasificación viaria poseía cuatro categorías: vías especiales de lujo, ramblas o parkways de 36m de ancho, vías arterias de 22m, secundarias de 18m y de acceso a las viviendas de 15m. Montezuma, Presente y futuro, 2000. Pág. 100

<sup>43</sup> Ídem. Pág. 101

<sup>44</sup> Ídem.



El Plano de Bogotá de 1936 elaborado por Julio C. Vergara y Vergara, es un testimonio de este cambio de perspectiva en donde se abandona respecto a Bogotá, una relación que hasta cierto punto era legible aunque no planificada entre red de transporte –tranvía- y espacio urbano. Por una en la que se ofrece un crecimiento de la ciudad de manera extensiva mediante el desarrollo de una malla vial –que se destinará al automotor- y que responde a una lógica de prolongación y enlace de calles dentro de unos límites propuestos que pretenden conformar una ciudad alargada y compacta. Se propone convertir el Plan vial en el ordenador de la expansión de la ciudad, pero a la vez la continuación de calles como elemento justificante y promotor de nuevas urbanizaciones<sup>45</sup>.



Vistas aéreas de la Ciudad Universitaria y el Estadio de Fútbol en la década de 1940, grandes equipamientos que impulsaron la urbanización y extensión de calles hacia el nor-occidente. (Museo de Bogotá)

La temprana modernidad planteada en la construcción de la ciudad en la década de los 30, se enfocaría en tratar de regular el crecimiento de una ciudad de barrios, en manos de “empresas urbanizadoras”, para tal efecto se hicieron esfuerzos que buscaron la participación del Estado en el control y propuesta de nuevos barrios, así como también en la construcción de importantes equipamientos con ocasión del IV Centenario de la fundación de la ciudad, en los que Universidad Nacional o “Ciudad universitaria”, el Parque Nacional, la Biblioteca Nacional, el estadio de fútbol, al mismo tiempo se realizaron ampliaciones de la red del tranvía, se realiza la construcción y

---

<sup>45</sup> El Plano de Vergara y Vergara de 1936, muestra el uso pragmático de la extensión de calles que se promovía en la realidad, hecho que contrasta con la propuesta del Plano Futuro que se desarrolla entre 1919 y se convierte en Plano oficial en 1925. La extensión prevista daría soporte legal para urbanizar barrios tan lejanos del centro como el barrio Gutt más tarde denominado Gaitán Cortés localizado entre las calles 76 y 80 y entre las carreras 35 y 46.

pavimentación de vías, se proyecta la continuación de la avenida Caracas en el centro de la ciudad, la construcción de la avenida del Centenario, como continuación de la Avenida Colón (calle 13) entre la Estación de la Sabana y Paiba al occidente, la prolongación de la calle 26 del cementerio hasta el barrio Acevedo Tejada y la pavimentación de la calle 45 de la avenida Caracas a la Ciudad Universitaria.

Como bien sintetiza Del Castillo: *"Si en la primera década -de los 30- se podían apreciar como temas fundamentales los problemas de los barrios y las vías, en esta segunda parte -los 40- se podría firmar que la dupla está formada por los equipamientos y las vías"*<sup>46</sup>. Sin embargo esto no quiere decir que en los años 40, exista una continuidad de las iniciativas respecto al periodo anterior y una relación entre las ideas y las obras ejecutadas en la ciudad. Si bien es verdad que la construcción de barrios mejor proyectados, de equipamientos y de ejes viarios, pudo haber repercutido sobre la calidad del espacio urbano, no llegó a establecerse una visión de conjunto de Bogotá de manera coherente.

En ese mismo sentido las propuestas respecto a la centralidad urbana, se fundamentan tanto en el Plano Bogotá Futuro como en los trabajos de Brunner, más en una lógica de conformación interna y articulación física de fragmentos de ciudad. Se actuará realizando mejoras sobre ejes del centro existente<sup>47</sup> y también en los barrios que tendrán su propio protagonismo con diseños con claras referencias a la ciudad jardín. La debilidad de estas propuestas sería la de *no tener los instrumentos adecuados para coordinar la urbanización privada de nuevo suelo, con la extensión de infraestructuras y equipamientos de la ciudad*<sup>48</sup>. Por esto la definición del sistema vial y las soluciones a la vivienda serán las intervenciones públicas, que tomarán un renovado interés en los siguientes años.

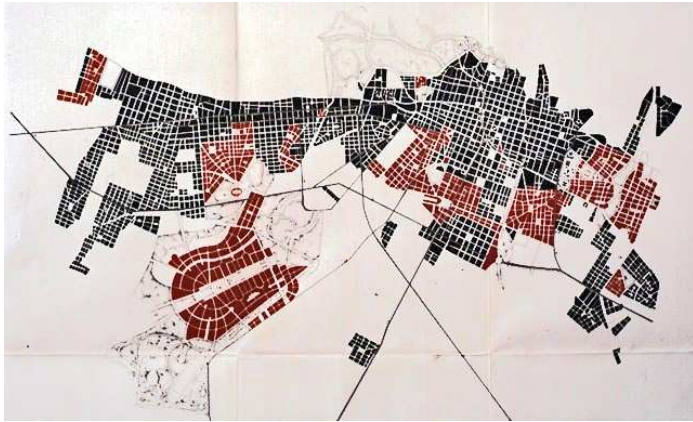
La forma que adquiere el crecimiento físico de la ciudad, la podemos sintetizar en el proceso de extensión en tentáculos hacia occidente, a través de tres grandes formaciones lineales que se desprenden de la forma lineal inicial longitudinal y paralela a los cerros. La calle 68 y 80 al norte, la calle 13 en el centro y la carretera del Sur y vía a Tunjuelito (avenida Caracas) hacia el sur.

---

<sup>46</sup> Del Castillo, El tránsito a la ciudad moderna, 2003. Pág. 103

<sup>47</sup> Destaca en cuanto a conformación de un eje de centralidad la Carrera Décima, que con su proyecto de ampliación albergará los nuevos edificios de oficinas más importantes.

<sup>48</sup> Cortés, Del urbanismo a la planeación. Bitácora 11, 2007. Pág. 165



*Planeamiento:*

**1942. Karl Brunner. Ciudad monocéntrica y composición de barrios con centros.**

El urbanista austriaco Karl Brunner, como director del Departamento de Planeación de la ciudad de Bogotá. Desde un urbanismo impregnado de una fuerte visión culturalista<sup>49</sup>, con influencias de Ruskin, Sitte, Unwin, Howard y Mumford. Planteará la valoración del espacio público. Contraponen a la práctica urbanística basada en la parcelación de tierras, por una perspectiva que entiende el urbanismo y la arquitectura como *disciplinas y construcciones culturales sobre el espacio urbano*<sup>50</sup>. Propone los primeros planes viales para el centro de la ciudad, el diseño de barrios, vías y equipamientos (sobre todo parques), y publica su “Manual de Urbanismo” (1939). Destacan dentro sus realizaciones la conversión del trazado de la línea del tren del Norte en la avenida Caracas, los barrios planificados como sutura de los tejidos existentes y la propuesta de la ciudad satélite (no fue construida). La centralidad propuesta por Brunner responde a la composición de barrios dotados de áreas verdes y equipamientos.



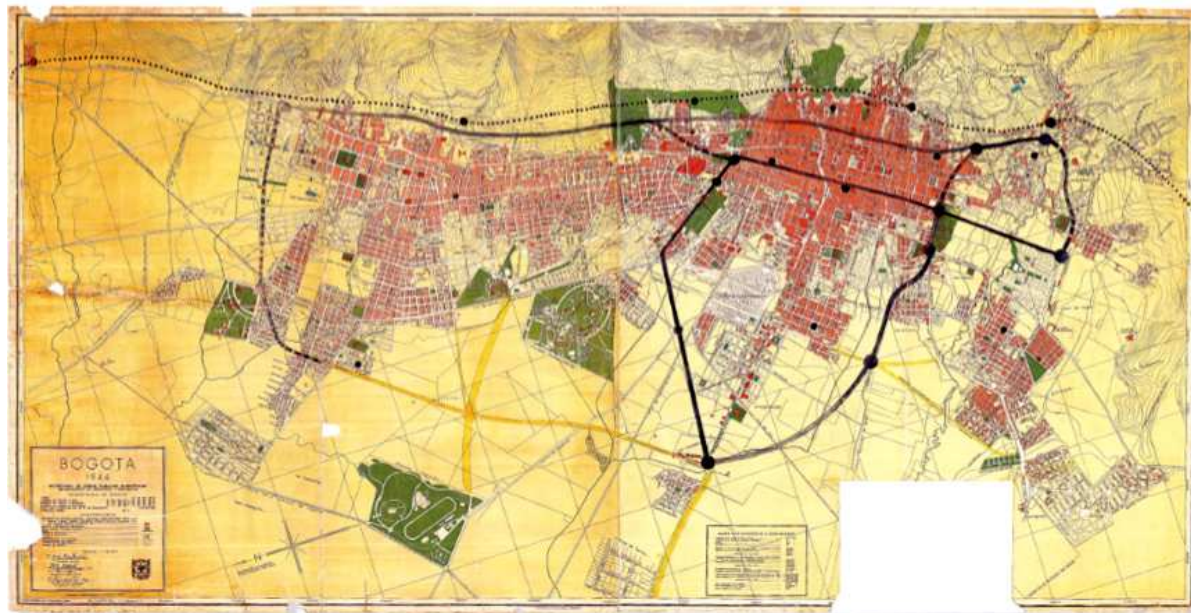
Plano con la localización de las propuestas y proyectos de Karl Brunner. En: Cortés F. Exposición: *Karl Brunner. Arquitecto Urbanista 1887-1960. La construcción de la ciudad como espacio público* (1989) y detalles de barrio y ciudad satélite el Salitre en proximidad a la Ciudad universitaria. (Museo de Bogotá).

<sup>49</sup> Choay, La règle et le modèle, 1980

<sup>50</sup> Del Castillo, El tránsito a la ciudad moderna, 2003. Pág. 100

**Cambios hacia el modelo radio concéntrico de la movilidad en autobús y coche.**

**1944. Plano de Bogotá con croquis de propuestas de actuaciones viarias. Secretaría de Obras Públicas Municipales.**



Plano de Bogotá con croquis de propuestas de actuaciones viarias. Secretaría de Obras Públicas Municipales.  
(Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)



Hemos visto hasta aquí como el modelo de crecimiento “lineal” de Bogotá cambia inicialmente a uno “tentacular” y en “herradura” con ejes viarios y barrios hacia occidente. Sin embargo como veremos esta condición final exigirá que se plantee un nuevo modelo que intentando resolver las conexiones viarias existentes y la extensión de la ciudad terminará siendo de tipo “radioconcéntrico”. Este proceso queda reflejado en el Plano de Bogotá de la Secretaría de Obras Públicas Municipales de 1944, que incorpora un croquis con propuestas de actuaciones viarias. En dicho plano podemos observar en rojo la extensión de la ciudad, en blanco el viario, en verde los parques, zonas verdes y equipamientos, y en amarillo las áreas no construidas. Y dibujado sobre éste un esquema viario en color negro y amarillo oscuro.

En el esquema vemos como la red tranviaria aún subsiste (se eliminará en 1951), a pesar del proceso de extensión de la ciudad, y los resultados del crecimiento de la ciudad por barrios, a nivel general del conjunto de la ciudad, no modifican la centralidad en cuanto espacios accesibles, de encuentro y de mezcla de usos. Pues se constata una especialización por sectores de las funciones urbanas (centro administrativo, terciario y comercial, equipamientos educativos y deportivos, zonas industriales, barrios obreros y residenciales). También se ve como se ha realizado el desplazamiento de la línea de ferrocarril del Norte hacia occidente para convertir la carrera 14 en la Avenida Caracas proyectada por Brunner.



*El tema de la modernización se concibe ahora y tiende a concentrarse en la “vialidad” de la ciudad<sup>51</sup>.* La ciudad que había adquirido un crecimiento espontáneo de forma lineal en relación a la movilidad a través del tranvía, ya había iniciado su transformación en un modelo “lineal con tentáculos” soportado en las redes de autobuses y extendido a través de barrios, como se muestra en el plano de 1944. Corría la urgencia de proponer un Plan vial, y es en ese sentido que la Administración municipal elabora el “Plan Soto-Bateman” en 1944, propuesto por el alcalde Soto del Corral y su secretario de Obras Públicas que retomaba ideas de Brunner en su trazado. También la **Sociedad Colombiana de Arquitectos** realizaría una propuesta liderada por Carlos Martínez en 1945 y más tarde otro a partir de la revista Proa 1946, que muestran de entrada una ruptura respecto a los preceptos de Brunner y se acerca más al ideario del Movimiento Moderno.

<sup>51</sup> Del Castillo, El tránsito a la ciudad moderna, 2003. Pág. 104

Una comisión encargada por la Sociedad Colombiana de Arquitectos, en 1944 se pronunciará con un anteproyecto bajo estos lineamientos: respetar en lo posible el trazado colonial del centro (evitando las diagonales y transversales, muy usadas por Brunner); aceptar la marcada preponderancia del tránsito sur-norte, ampliando calles, haciendo cruces perpendiculares y colocando glorietas; establecer nuevas arterias sur-norte y oriente-occidente siguiendo las vías existentes; establecer supermanzanas rectangulares y dar continuidad a la Avenida Caracas. El anteproyecto también planteó el acceso por occidente hacia el centro por medio de la bifurcación de Puente Aranda, quedando planteadas la Avenida de Las Américas y la Avenida de los Comuneros. Y también un sistema ferroviario que resolvía el problema de las líneas que atravesaban la ciudad, se trataba de una gran elipse ferroviaria de doble línea que rondaba la ciudad y enlazaba con las líneas existentes, que tenía su estación en Fontibón, y que además incorporaba un tren de carga de distribución local y conexiones al tranvía de pasajeros.

Explica Cortés que *durante toda la década de los cuarenta hubo numerosas manifestaciones e iniciativas que revelan el descontento con la orientación dada por Brunner a la intervención urbanística de la administración pública. Piénsese, por ejemplo, en la sucesión de propuestas “espontáneas” de Planes Viales. Pero el principal descontento provenía de la carencia de un Plan Regulador*<sup>52</sup>. El descontento general y la presión de los gremios de la ingeniería y la arquitectura llevó a que la legislación nacional obligara a las ciudades principales del país a elaborar su Plan Regulador.

Es así como para **el año 1947 se contactará a Le Corbusier**, para desarrollar el primer plan moderno **“El Plan Piloto”**, que intentará limitar el crecimiento de la ciudad potenciando la linealidad de la forma de extensión de la ciudad; adaptándola a la nueva realidad del automóvil a través de una malla viaria jerarquizada; reconfigurando su centro en un “centro cívico” y creando una organización de la ciudad en nuevas unidades urbanas llamadas “sectores”, un tipo de supermanzanas que contaban con infraestructura, espacios libres y equipamiento propio.

A los finales de los años 40 se asiste a una etapa confusa por causas diversas: en primer lugar, la contraposición de dos modelos de concebir la ciudad sobre un mismo espacio, por una parte las propuestas del urbanismo moderno de Brunner de primera generación, que basa su instrumental en un buen hacer basado en una elaborada Manualística<sup>53</sup>, de calles anchas, avenidas arborizadas,

---

<sup>52</sup> Cortés, Del urbanismo a la planeación. Bitácora, 11, 2007. Pág. 174

<sup>53</sup> Brunner publicaría su propio *Manual de Urbanismo (1940)*, que compuesto por dos tomos, expresa todo un repertorio de soluciones que muestran una filiación a la línea de Camillo Sitte según los principios de su libro “El Arte de construir las

trazados diagonales y sinuosos, y de elementos urbanos tales como parques de ciudad y barrio, medianas y paseos, ordenaciones en serie con edificaciones compactas y exentas, y espacios de mediación tales como antejardines y patios. Frente a un urbanismo moderno de más amplio espectro basado en el desarrollo del Plan regulador como instrumento, que daba un paso adelante respecto al simple reglamento de edificación, para considerar el planeamiento urbano y el manejo del territorio que abarca la ciudad. Urbanismo que en Europa y a nivel internacional ya gozaba de cierto prestigio y que dentro sus principales exponentes contaba con los participantes de los congresos internacionales de arquitectura moderna CIAM, grupo dentro de los que destacaba Wiener, Sert y Le Corbusier.

En segundo lugar, Colombia y la ciudad de Bogotá se encuentran sometidos a unos de sus años más turbulentos a nivel político y social, la confrontación a nivel nacional se verá representada en el suceso trágico llamado **el Bogotazo ocurrido en abril de 1948**, en el que los actos violentos derivados del asesinato del caudillo liberal Jorge Eliecer Gaitán, hacen que la ciudad quede semidestruida. Así la década comprendida entre 1948 y 1958 quedara marcada por la confrontación política, que enfrentaba visiones y modelos sociales distintos, además en 1953 tomara el poder la dictadura del General Gustavo Rojas Pinilla. Todos estos hechos tendrán importantes repercusiones sobre las ideas, la gestión y construcción de la ciudad.

La modernización fue sinónimo de automóvil y se entendió que el problema era prioritariamente de modernización vial, se vivirá el periodo de “la fiebre de autopistas” y como veremos los esfuerzos por planificar la ciudad en su conjunto tendrán obstáculos. Las ejecutorias se impondrán al planeamiento y además de construirse importantes ejes viarios radiales (Av. de las Américas y Av. El Dorado), se dará un proceso de construcción de vías perimetrales que le otorgaran a la red viaria una conformación radioconcéntrica. El modelo será incapaz de compactar y ordenar los crecimientos, y en su lugar, incentivará una urbanización extendida que dejara en espacios vacíos y tejidos discontinuos promovidos por la accesibilidad creada. La centralidad se extenderá a través de la inserción de edificios modernos de uso terciario desde el centro histórico por la carrera Séptima, Décima y Trece hacia el norte hasta el nuevo Centro Internacional en la calle 26 y también hasta la calle 37.

---

ciudades” como muestra Fernando Cortés en el catálogo de la exposición: Karl Brunner. Arquitecto Urbanista 1887-1960. La construcción de la ciudad como espacio público. Museo de Arte Moderno. (1989) Bogotá.



### ETAPA III. (1950-1970). La ciudad en extensión: la Modernidad

#### Ampliación del centro (Centro-Centro Internacional), consolidación del centro norte (Chapinero-Chicó) y formación del vector centro-occidente

Entre los finales de los años cuarenta y de los años setenta, se asiste a un proceso que va desde la euforia que representaba la introducción del urbanismo del Plan urbano de los “tiempos modernos” a la Planeación económica, para luego terminar en el desencanto por la planeación total<sup>54</sup>. Se presentan entonces diferentes visiones sobre la ciudad y su planeamiento, así como también contradictorias realizaciones.

Por su parte el **Plan de LeCorbusier**, se establece como una herramienta para prefigurar un mejor escenario futuro para Bogotá con relevancia para el urbanismo a nivel internacional<sup>55</sup>, pero no llegará a ejecutarse a pesar de ser aprobado oficialmente y de la existencia de la Oficina del Plan<sup>56</sup>. Luego el afán propagandístico de la dictadura de Rojas llevaría a un periodo de **predominio de las obras públicas** con la ejecución proyectos de trascendencia que contravendrían el Plan Regulador. Seguidamente, la alcaldía -ya en periodo democrático- de Jorge Gaitán Cortés, técnico y político, incorpora desde la administración la **flexibilidad e instrumentalización del Plan** e intentará actualizarlo y adecuarlo según las condiciones cambiantes. Posteriormente a finales de los sesenta se dará el **predominio a la planeación económica** para el país y de Bogotá de la mano del economista Lauchlin Currie, asesor de la misión del BIRF<sup>57</sup>, quien orientará la modernización de las ciudades para convertirlas en fuentes de trabajo productivo, asumiendo este aspecto como importante índice de calidad de vida. Ya en los años finales de la década de los sesenta y comienzos de los setenta se realizarán diversos estudios: *Alternativas para el desarrollo de Bogotá* (CID, Universidad Nacional, 1969), Plan de Desarrollo Nacional *Cuatro estrategias* (DNP, 1971), el Estudio de Desarrollo Urbano de

---

<sup>54</sup> Rodrigo Cortes, respecto a la historia del planeamiento de Bogotá establece para el periodo asignado aquí por nosotros respecto a la configuración de la centralidad cinco etapas: a) 1947-1953. Le Corbusier, Wiener y Sert. Los primeros planes urbanos en Bogotá y Colombia; b) 1952-1958. Obras y no planes: el periodo de la dictadura; c) 1959-1966. Instrumentación del planeamiento urbano moderno; d) 1967-1974. Del Plan urbano a la planeación económica.

<sup>55</sup> En el Plan de Bogotá se implementan los sectores y las 7 V

<sup>56</sup> El decreto 185 de 1951 establecerá la norma.

<sup>57</sup> Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). Los debates se centraban en un crecimiento de las ciudades sin reducir la pobreza en los países de ingreso mediano y los países pobres con capacidad crediticia. El BIRF se fundó en 1944 y fue la primera institución del Grupo del Banco Mundial.

*Bogotá Fase II* (DAPD, 1972)<sup>58</sup> y el texto *Ciudades dentro de la Ciudad* (DNP, 1974), etapas de un único propósito obsesivo: *evidenciar la absoluta necesidad de la planeación como base del desarrollo general del país y transformar la concepción de desarrollo urbano y de los sistemas de planificación que hasta el momento habían imperado en el país*<sup>59</sup>. Podemos contrastar como todos los esfuerzos de planificación realizados hasta el momento surten muy poco efecto, *la similitud impresionante entre la realidad actual de la ciudad y las descripciones que los estudios de Alternativas y Fase II hacían de las tendencias “espontáneas” del crecimiento urbano*<sup>60</sup> así lo confirman. Con el tiempo otras formas de planeamiento se asumirán con predominancia, **la “planeación-acción”** con base en la asignación de recursos por medio de préstamos internacionales, hará que se ejecuten los llamados *programas integrales de desarrollo urbano*, generando una gran dispersión y fragmentación de acción planificadora de la ciudad, no solo a través de proyectos de escala zonal, sino también proyectos de índole sectorial ligados a empresas de servicios públicos.

A efectos de relacionar la forma de la ciudad resultante y de cómo ésta se apoya en las obras de infraestructura vial realizadas, observamos que la apuesta por el automóvil y el autobús en los años cincuenta producirá, además de dispersión de la mancha urbana y la potenciación de barrios periféricos, una problemática evidente respecto a la adaptación de la forma urbana del centro. **En Bogotá a la vez que se consolidan las relaciones urbanas longitudinales desde el centro hacia el norte y el sur, por medio de la ampliación y prolongación los principales ejes viarios en sentido sur-norte (Carreras 7, 10, 13 y 14 o av. Caracas), se abre también un nuevo frente hacia el occidente (avenidas de las Américas y de El Dorado). Esto dará inicio a la configuración de la centralidad en forma “T”.**

La dispersión urbana y el transporte, quedaron íntimamente ligados, el autobús se erigió como medio de transporte más relevante ya hacia 1945. En sus versiones de gestión pública municipal y privada los buses fueron una competencia importante con el tranvía, que inicialmente en los años 30 tuvo reservada la exclusividad de circulación en sus rutas. Paulatinamente el autobús sería asumido socialmente como sinónimo de modernidad y los tranvías se considerarían anticuados. Las empresas de autobuses entrarían a competir entre sí, siendo las empresas públicas las encargadas

---

<sup>58</sup> Fase II sería la continuación de un trabajo que se concentró en el estudio de transporte para Bogotá, denominado Fase I, que fue desarrollado entre 1969 y 1970, financiado por el PNUD y el Banco Mundial.

<sup>59</sup> Cortes, Del urbanismo a la planeación, Bitácora, 11, 2007. Pág. 186.

<sup>60</sup> *idem*

de las zonas más centrales, y las privadas las encargadas de dar accesibilidad a los barrios lejanos del centro y de difícil accesibilidad<sup>61</sup>.

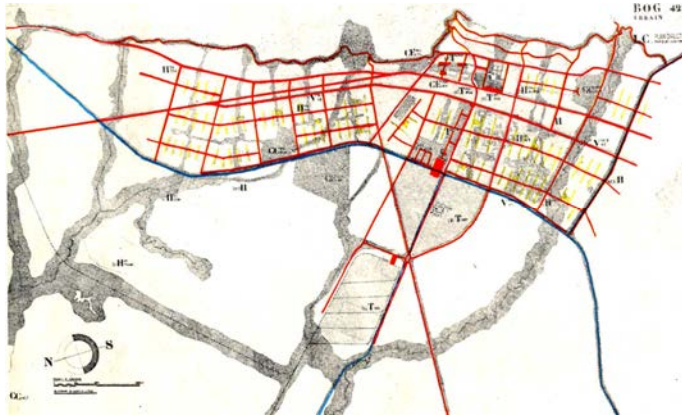
En cuanto a la relación entre infraestructura y espacios centrales, con la construcción del aeropuerto internacional y la avenida El Dorado hacia occidente se refuerza el cruce vial estratégico entre las carreras Séptima, Décima y Trece y la avenida 26. En San Diego la reconversión del área de usos obsoletos (Escuela Militar y Fábrica de cervezas Bavaria), generara el espacio de oportunidad donde se localizará un nuevo centro de la ciudad, cuyo núcleo será el conjunto Tequendama-Bavaria, proyecto moderno polifuncional, que se inicia a construir en 1950 y será el núcleo inicial del llamado Centro Internacional.

Respecto a las relaciones urbanas a una escala territorial más amplia, también es de destacar dentro de los cambios administrativos en la ciudad, la **creación del Distrito Especial de Bogotá en 1954**<sup>62</sup>, por medio del cual se anexan a la ciudad central los núcleos de los seis municipios vecinos Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén y Engativá. La justificación principal sería la de unificar administrativamente un territorio, que además de asistir a procesos de urbanización utilizaba recursos comunes de varios municipios, como es el caso de los servicios públicos. Sin embargo las diferencias en cuanto a las características, la distancia y la accesibilidad entre los núcleos, sería bastante dispar. Hecho por el cual no podemos hablar de una metropolización, el fenómeno que se establecería sería más el de una conurbación mediante algunas extensiones urbanas –nuevos barrios- y conexiones viarias, con dos consecuencias básicas: el aumento del área urbana y la disminución de la densidad de Bogotá.

---

<sup>61</sup> AA. VV. Bogotá años 50, 2008. Pág. 101

<sup>62</sup> El Plan Regulador asumiría la anexión de municipios, pero como explica Marco Cortés, “Hay que recordar que para la época del Plan Piloto (1950) la constitución vigente en su artículo 190, y desde 1945, ya había previsto la posibilidad de que Bogotá agregara otro u otros municipios vecinos” Cortés, Del urbanismo a la planeación. Bitácora 11, 2007.



#### Planeamiento:

**1950-53. Le Corbusier, Wiener y Sert. Plan Piloto y Plan Regulador. Ciudad monocéntrica lineal, un “corazón de la ciudad” centro principal y “los sectores” con sus núcleos**

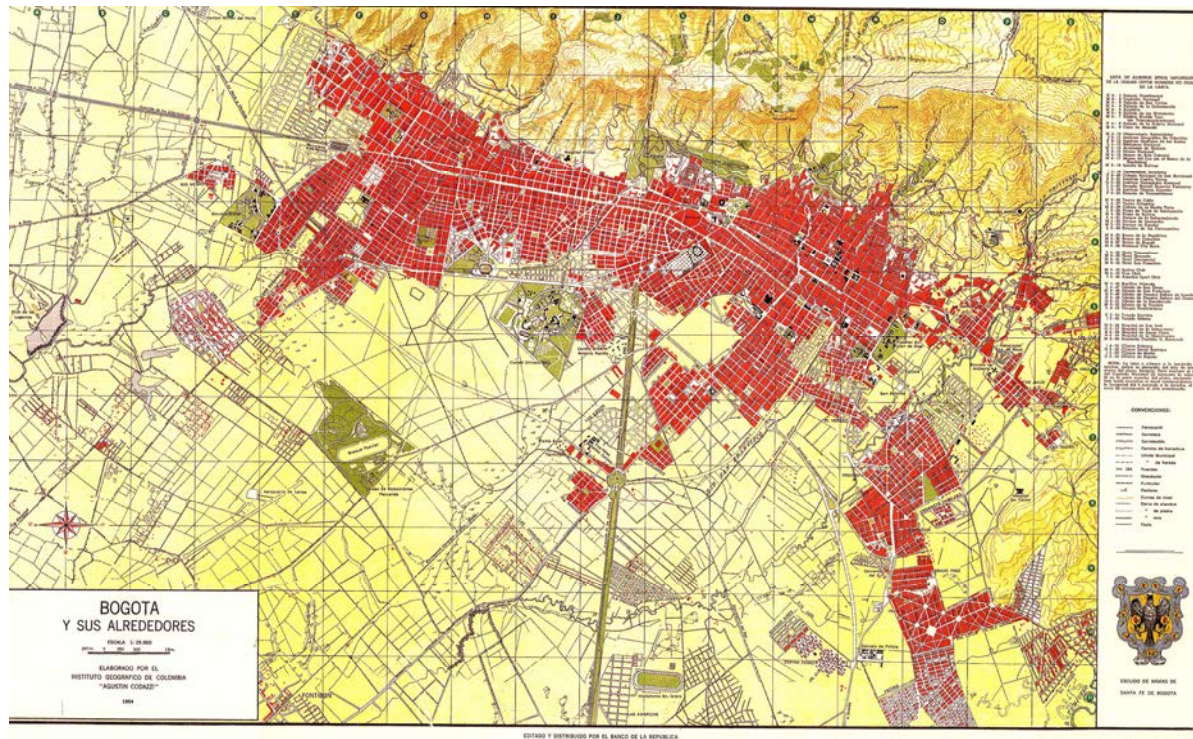
La incursión de urbanismo moderno en Bogotá a través de las propuestas de Le Corbusier, Wiener y Sert, hizo que se pusieran en práctica teorías que estaban en pleno desarrollo y que venían discutiéndose en los Congresos CIAM. Se proponen en la elaboración del Plan Regulador de Bogotá, la aplicación de la teoría de jerarquización viaria de las “7-V” y de la unidad de agregación urbana llamada “Sector” que Le Corbusier. Además se incorpora la discusión sobre la quinta función urbana, en torno al VIII Congreso CIAM dedicado al “Corazón de las ciudades” del cual fue secretario Sert. La propuesta es la de una ciudad limitada en su extensión, con un centro principal “Centro cívico” que transformaba radicalmente el centro existente y agrupaba las principales edificios de gobierno, culturales y comerciales. Centro al que se relacionaban una agrupación de unidades de agregación o sectores urbanos que se insertaban en una malla vial jerarquizada. Dichos sectores (1200m x 800m) poseían en su interior “núcleos de sector” -a manera de las unidades vecinales-, que contendrían sus correspondientes equipamientos y espacios verdes, conectados a través de los corredores hídricos.



Plano de la estructura de ciudad propuesta para Bogotá por el Plan Piloto Le Corbusier, Wiener y Sert. Plano cultivo del cuerpo (1950). (Revista Pórtico y Le Corbusier en Bogotá 1947-1951)

**Modernidad: construcción de centros, barrios y avenidas en la configuración de la centralidad.**

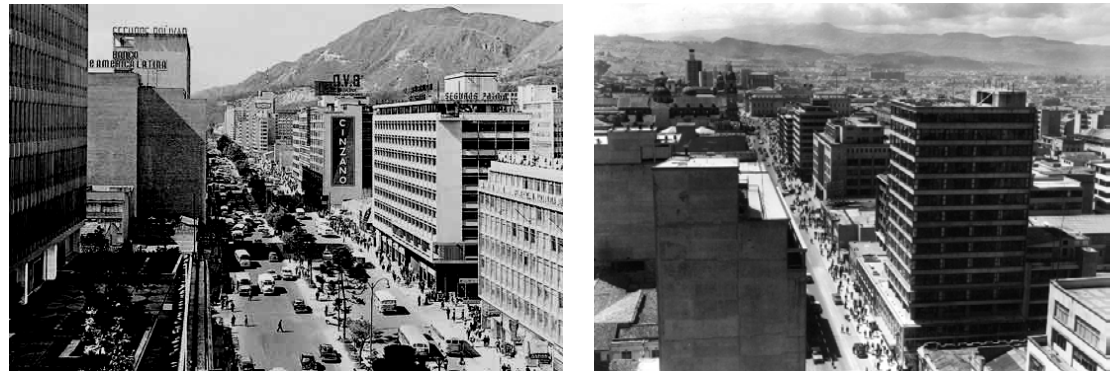
**1954. Plano Bogotá y sus alrededores. Instituto Geográfico Agustín Codazzi**



Plano Bogotá y sus alrededores. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Cuéllar, M. y Mejía, G.)

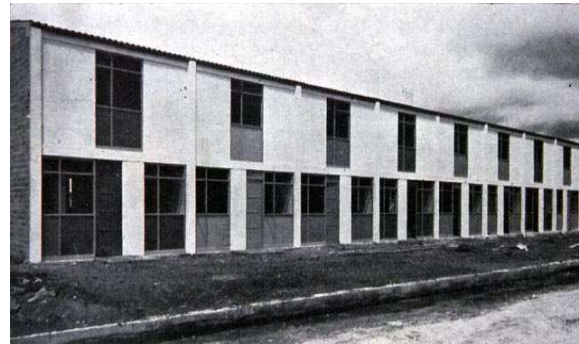
*El Plano de Bogotá y sus alrededores del Instituto Geográfico Agustín Codazzi de 1954, muestra en líneas generales las tendencias en el crecimiento de la ciudad, la ciudad lineal que se había modificado a partir de ejes menores perpendiculares al eje principal de crecimiento sur-norte, adquiere una forma en herradura en la que destacan tres extensiones, una al sur (apoyada sobre la avenida 13 al Sur), otra al centro en dirección a occidente (apoyada en la Avenida Colón-Calle 13) y otra al norte (apoyada las avenida 68 y Gaitán). Se observa también como en el dibujo se destacan los grandes equipamientos y áreas verdes de la ciudad. Hacia oriente en la zona central aparecen los parques Nacional y de la Independencia; al sur el hospital San Juan de Dios y de la Hortúa; al norte el Gimnasio Moderno; y hacia occidente —en orden de norte a sur- la Nueva Escuela Militar, el Estadio Municipal, la Ciudad Universitaria, el Bosque Popular (cerca el aeropuerto de Lansa) y el Hipódromo de San Isidro y el aeropuerto de Techo conectados por la monumental y recién construida avenida de las Américas.*

**La ciudad se encuentra en medio de una importante transformación, en la que la arquitectura moderna configura ejes, centros, equipamientos y barrios. Los ejes principales del centro de la ciudad se densifican con la construcción de edificios en altura, El Centro Internacional está en proceso de construcción, sigue la construcción de la Ciudad Universitaria, se construyen conjuntos de vivienda en bloques (como por ejemplo el Centro Antonio Nariño), y también en baja densidad (por ejemplo el barrio obrero Muzú al sur-occidente).**



Vista de la ampliación y densificación de las Carreras Décima y Trece en 1960. (D. Rodríguez y P. Beer. Museo de Bogotá)





Conjunto habitacional Conjunto Antonio Nariño y Unidad vecinal Barrio Muzú (Museo de Bogotá)



Barrios obreros y asentamientos informales (Museo de Bogotá)



Centro Internacional y Aeropuerto El Dorado (Museo de Bogotá)



Sin embargo se asiste a una modernización llena de contrastes, a la vez que se construyen barrios con una importante acción por parte del Estado, los barrios informales se extienden hacia la periferia de la ciudad, hecho que se puede constatar en el plano de parcelaciones clandestinas, elaborado en 1950 por Joaquín Martínez. En cuanto a la materialización de la constante tendencia de valorización del norte, se observa el proceso de configuración de barrios dirigidos a clases más acomodadas en el sector que desde Chapinero se dirige al Chicó, precisamente este último barrio, tendrá inicialmente un importante desarrollo entre las calles 72 y 88, entre la Séptima y la llamada avenida los Libertadores, sobre dicha avenida además se construye el monumento a los Héroes que representará la principal puerta de acceso al norte de Bogotá.

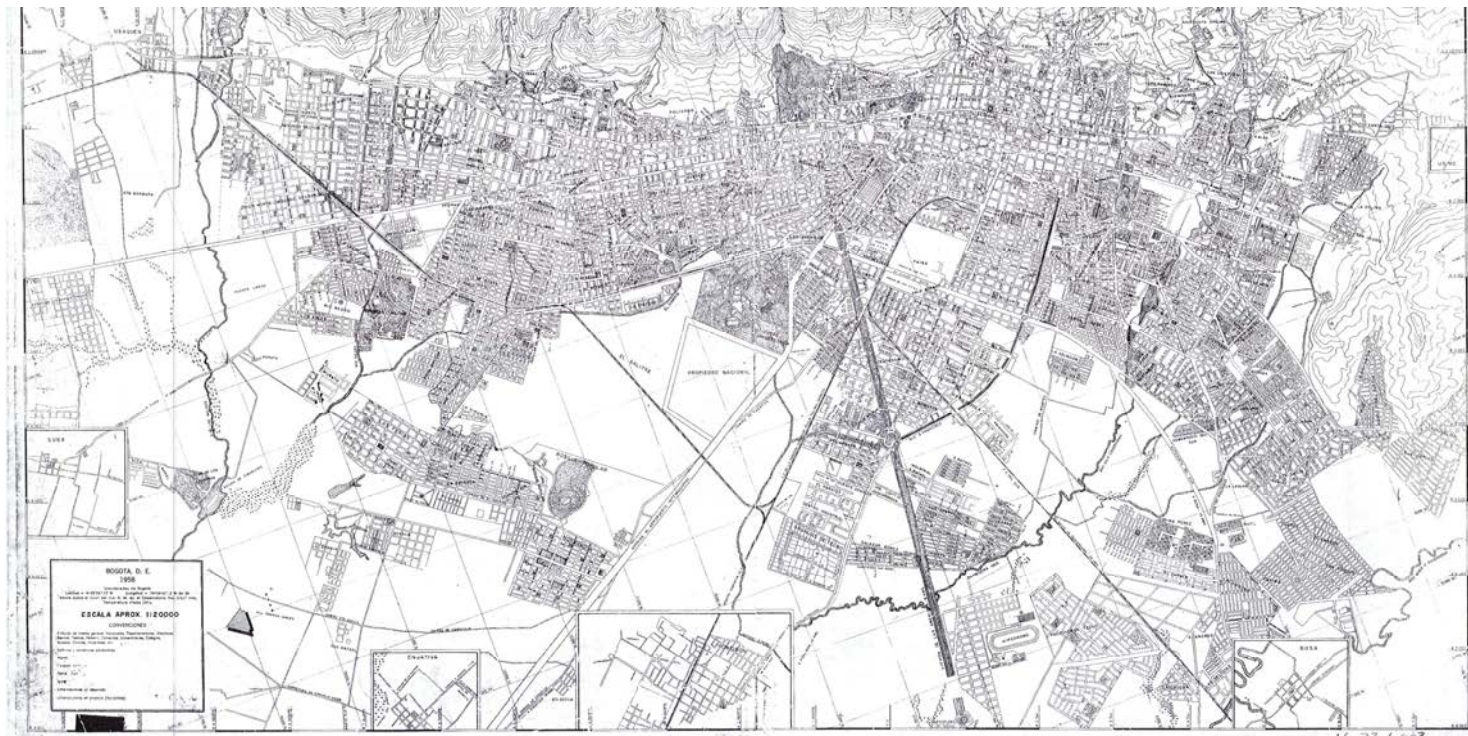
En cuanto a la configuración de la centralidad en Bogotá, destacan para estas fechas tres elementos que consideramos clave: la ejecución de un nuevo centro, la construcción de barrios residenciales y la construcción de dos importantes infraestructuras viarias, la avenida de Las Américas y la avenida El Dorado.



Los dos grandes ejes viarios hacia occidente: La avenida de Las Américas desde el centro hasta el antiguo aeropuerto de Techo y la avenida El Dorado (calle 26) desde el centro hasta el nuevo aeropuerto internacional. (Fotos: Museo de Bogotá)

## La extensión hacia el occidente

1958. Plano Bogotá D.E. Instituto Geográfico Agustín Codazzi



Plano Bogotá D.E. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema (Elab. propia)

Uno de los planos que encontramos como más representativos, de la etapa transcurrida entre 1950 y 1970, es el Plano denominado Plano de Bogotá del Distrito Especial de Bogotá del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, elaborado en 1958. En él podemos observar la ya construida avenida de Las Américas, en línea a trazos la que será la denominada “Avenida al aeropuerto internacional”, y además los municipios anexados a Bogotá en 1954 (en recuadros insertados). En la zona central ya se observan las ampliaciones de la carrera Séptima y Décima –avenida de Los Libertadores-, que viene dibujada en trazos a puntos desde el sur y luego en trazo continuo desde la calle 6 sur hasta rematar en la glorieta de la calle 26, donde ya se ha conformado la manzana del conjunto Tequendama-Bavaria del Centro Internacional, a partir de varias modificaciones viarias. Al norte de la ciudad se percibe la expansión de las urbanizaciones “residenciales”, sobre todo entre la Carretera del Norte –que es la prolongación de la carrera Séptima hacia el norte- y la Autopista Norte prolongación de la carrera 13 hacia el norte-, con las distintas etapas del barrio el Chicó.



La carrera 13 con el Parque Nacional Olaya Herrera en el Sagrado Corazón (Museo de Bogotá)



Glorieta de la Carrera Décima con Calle 26 en San Diego (Centro internacional). (Museo de Bogotá)

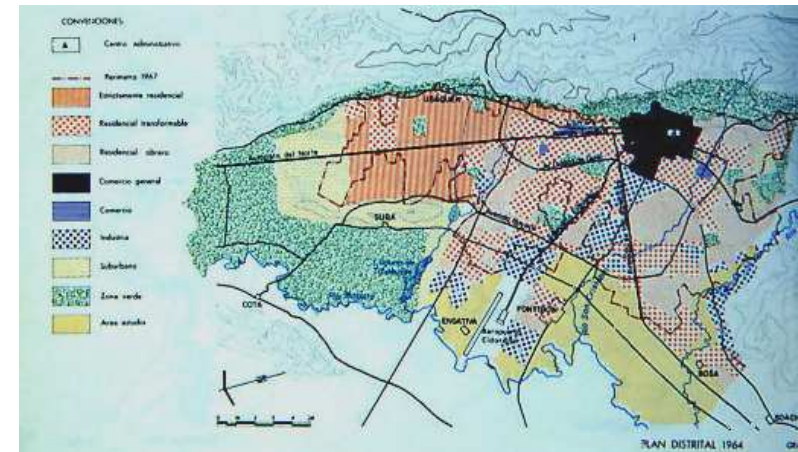
Urbanización que se ejecuta de manera ordenada y en continuidad en su trama urbana, hecho que contrasta con la discontinuidad y fragmentación de las urbanizaciones periféricas de barrios obreros e informales. **La ciudad adquiere una forma en mancha de aceite, mediante la ocupación progresiva, discontinua y desordenada de los espacios vacíos entre los tres tentáculos principales que se dirigen hacia el occidente: uno norte –a lo largo de la llamada avenida 68-, uno al centro –a lo largo de la calle 13 y avenida de las Américas- y otro al sur –que empieza a tomar nueva fuerza con la autopista del Sur-. En este proceso la forma tentacular, derivará en una radiconcéntrica que se reafirmará con los nuevos trazados del viario arterial que se propondrán hacia occidente en forma anular.** La centralidad principal se localiza en el centro histórico y su extensión en actividades terciarias y comerciales hacia el norte, por las carreras Séptima, Décima, y Trece hacia Chapinero, en el sector del Sagrado Corazón cerca al Parque Nacional y en el incipiente Centro Internacional.



*Planeamiento:*

**1964. Departamento Administrativo de Planeación Distrital DAPD. Ciudad monocéntrica, flexibilización y propuestas de descentralización.**

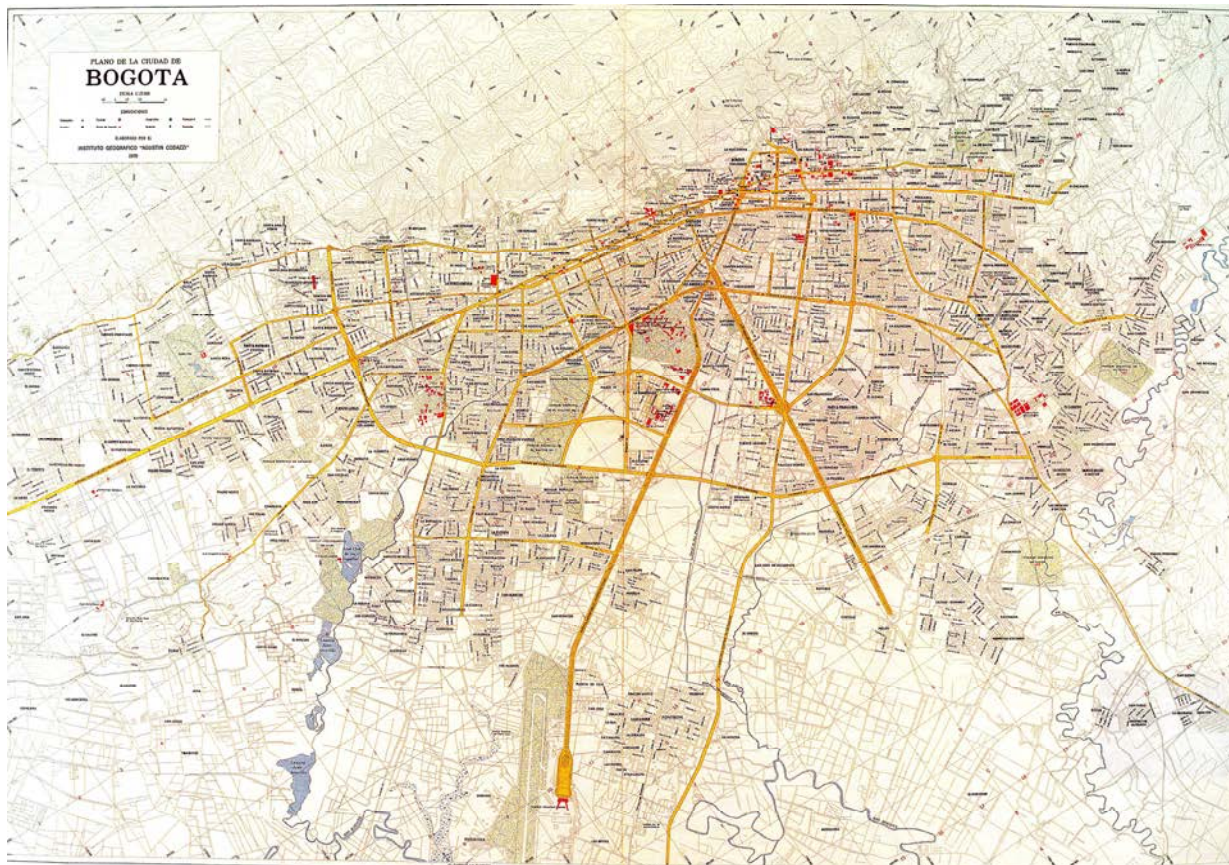
Luego de la Dictadura (1953-57) con la restitución del gobierno civil, se realizaron varios planes viales y de zonificación que intentaron adaptar y flexibilizar el Plan Regulador (1953). Se produce la anexión de municipios de 1954 que amplía el área de Bogotá conformando el Distrito Especial de Bogotá. El DAPD elabora el documento *Planificación de Bogotá*, el cual mostraba una necesidad de institucionalizar los procesos para conformar una urbanización compacta y homogénea, como respuesta a la ciudad “ramificada” que en contravía del Plan Regulador se estaba produciendo hasta entonces. La propuesta a nivel del viario (Plan vial Piloto de 1961) fue la de ampliar la red viaria del plan corbuseriano, a través de anillos abarcando mayor territorio, para intentar llenar los vacíos intermedios. En cuanto a la zonificación se establecieron categorías mixtas que permitían la convivencia de usos residenciales y comerciales, asumiendo la realidad urbanística del momento. Así también se identificaron fuera del centro, núcleos comerciales en formación en barrios (Chapinero, Restrepo, Siete de Agosto), y se proponía descentralizar la actividad laboral hacia la periferia, con la potenciación de zonas industriales (Cazucá, avenida El Dorado y Morato). Es decir se reconoce la existencia de un centro principal y se impulsan algunas de las que se han definido con el tiempo, como centralidades secundarias o periféricas.



Plano de zonificación de usos del suelo. Plan Distrital (1964).

**Hacia una expansión urbana radioconcéntrica. La formación de las avenidas hacía occidente.**

**1970. Plano de la ciudad de Bogotá. Instituto Geográfico Agustín Codazzi**



Plano de la ciudad de Bogotá. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

El plano de 1970, denominado Plano de la ciudad de Bogotá, y elaborado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, nos muestra una ciudad que de una estructura viaria tentacular evoluciona hacia la conformación radiconcéntrica, a partir de la construcción de vías perimetrales en anillos, configurados por la secuencia y sucesión de tramos que conservan distintos nombres. Mientras que la Avenida ciudad de Quito (carrera 30), gran vía llamada a conformar la primera ronda aún no tiene todo su desarrollo —y conserva un paralelismo con la estructura principal de la ciudad—, llega tan solo hasta la calle 68. Destaca ya la continuidad de la Avenida carrera 68 (con diversas denominaciones: avenida del Congreso Eucarístico-avenida del Espectador-avenida General Santander), que desde el sur rodea la ciudad hasta confundirse con la calle 100 al norte, formando así un gran anillo.



Avenida carrera 68 o del Congreso Eucarístico y el templete construido en la zona que hoy hace parte del Parque Simón Bolívar para la visita del Papa Pablo VI en 1968. (Fotos: Museo de Bogotá)

Podemos ver también, como al antiguo eje de relación que partiendo desde el centro de la ciudad se convertía en la carretera Central de Occidente (Calle 13-Avenida Jiménez de Quesada-avenida Colón-Carretera Central de Occidente), se le suman en su dirección hacia occidente dos ejes monumentales de nuevo trazado que compiten entre sí: la Avenida de Las Américas y la Avenida Eldorado. El primero que antes comunicaba con los eliminados aeropuertos de Techo y LANSA, comenzará por ser el eje de conexión de los nuevos barrios que se construían como es el caso de Ciudad Kennedy localizado en su extremo en cercanía al rotatorio de Banderas. Y el segundo La Avenida Aeropuerto Internacional que en su desarrollo desde el centro de la ciudad (Avenida Jorge Eliecer Gaitán-Calle 26), pasando por el ya denominado Centro Internacional, comunica de manera directa con el aeropuerto el Dorado.

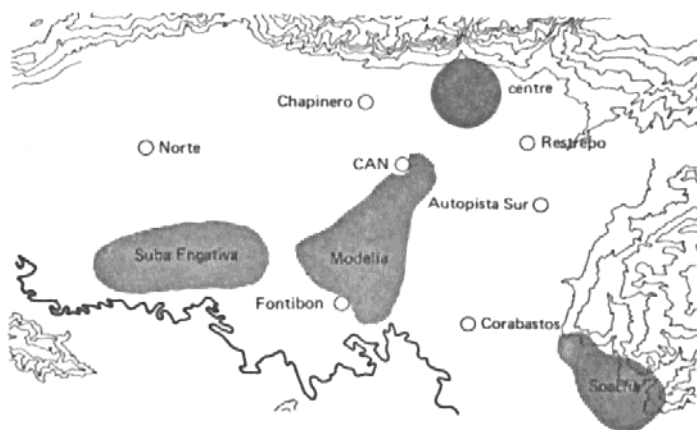


En el plano se aprecian en color amarillo la estructura viaria principal, en marrón oscuro las áreas verdes, y en rojo los edificios de los equipamientos y sitios de interés. Se percibe la concentración de estos últimos en el área central desde el centro histórico hasta el centro Internacional, con continuidad hacia el norte por la Séptima hasta un núcleo en torno al Parque Nacional. Y distribuidas de manera puntual instituciones gubernamentales, educativas, militares o de policía y clubes.

**Los años 70 y 80, se caracterizan por el desplazamiento y densificación de los usos centrales, terciarios y residenciales de rentas altas a lo largo de ejes hacia el norte. Se transforman los barrios residenciales del sector del Chico y el Lago, y la carrera 15 entre calles 72 y 100, por la acción de normativas que designan “Áreas de actividad múltiple” se modifican a partir de los usos comerciales, terciarios y hoteleros. Un ejemplo de este proceso es la construcción del primer gran centro comercial de Colombia “Unicentro” (carrera 15 con calle 127), que bajo la fórmula llamada multicentro, que prevé un desarrollo residencial de alta y baja densidad y terciario en torno a él, consolidaría esta tendencia.**



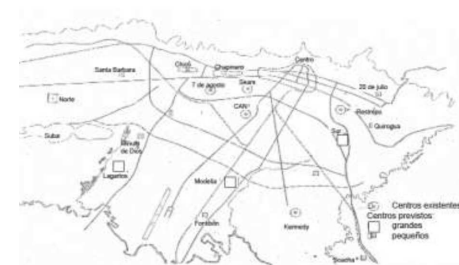
Proceso de construcción del Centro Comercial Unicentro y la urbanización de su entorno en la carrera 15 con calle 127 (Museo de Bogotá)



#### Planeamiento:

#### 1967-1974. Lauchlin Currie y la planeación económica. Ciudades dentro de la ciudad y policentrismo.

Con la misión del BIRF dirigida por el norteamericano L. Currie, se dará un debate sobre el modelo de desarrollo urbano existente en Colombia. *El economista alerta enfáticamente que en Colombia no se puede adoptar el patrón de desarrollo que se sigue en Estados Unidos.. ...bajo un modelo de consumo extensivo de tierras que se articula con un sistema de transporte privado basado en el automóvil, es decir, el llamado modelo del suburbio americano*<sup>63</sup>. Se modificará la visión sobre la planificación y se producirán varios estudios que ponen énfasis en el desarrollo urbano, se impone una visión que confía en la ciudad y su crecimiento como salida del subdesarrollo y la pobreza. En esa línea se encuentran varios estudios que interactúan entre sí: *Alternativas para el desarrollo* (CID, Universidad Nacional, 1969); *Plan cuatro estrategias* (DNP, 1971); *Ciudades dentro de la ciudad* (Currie, 1974); *Estudio de desarrollo de Bogotá Fase II* (DAPD, Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bar, 1974). Destaca en cuanto a la estructura de la ciudad y la formación de centralidades, la idea de realizar “ciudades dentro de la ciudad”, en donde se intenta consolidar la ciudad existente, mediante la organización de unos subcentros de actividad económica de tamaño medio. Bajo el concepto de *multicentros*, se plantearán núcleos de empleo rodeados de vivienda dentro del área urbana, Prado Veraniego, Suba-Engativá, Modelia-Fontibón, CAN-Salitre, Muzú-Soacha. Centros de gran tamaño que interactuarían con otros menores que ya se estaban formando espontáneamente en los barrios Chapinero, Restrepo, Siete de Agosto, etc. La estructura de multicentros se reforzaba con la conexión entre ellos, por la disposición en forma de una “T” invertida de un sistema de transporte masivo.



Plano de nueva estructura para la ciudad. Fuente: *Plan de estructura para la ciudad Fase II*. DAPD, Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bar, 1974). Modelo de estructura para la ciudad. Fase II 1974 Ciudades dentro de la ciudad. (Fase II) 1974. Localización de centros de empleo. (Fase II 1974).

<sup>63</sup> Del Castillo, El tránsito a la ciudad moderna, 2003. Pág. 112

## **ETAPA IV. (1970-2000). Dispersión y transformación. Normativa, mercado inmobiliario, reflexión y acción**

### **Los dos centros (Centro-Centro Internacional y Chico-Norte); la consolidación del vector centro-occidente y la formación del centro Occidente.**

Esta etapa que describe de manera general las transformaciones urbanas ocurridas durante las tres décadas finales del siglo XX, representa para la ciudad de Bogotá importantes transformaciones en el ámbito político, económico, social, etc. En cuanto al planeamiento urbano encontramos un importante proceso de cambios sobre la visión de la ciudad: han quedado atrás las intenciones de introducir las ideas lecorbuserianas a través del Plan Regulador de principios de los años cincuenta y la época de las acciones sin plan de la dictadura de los sesenta.

**Desde los años setenta y hasta los noventa, se llevará a cabo un urbanismo “pragmático” que inicialmente se basará en la óptica económica -que confiaba el desarrollo de la ciudad a su crecimiento-, y en la ejecución de algunas realizaciones tendientes a contrarrestar la forma tentacular de la ciudad, mediante una propuesta viaria semicircular y en anillos. Luego dominará la normativa que entronizará el concepto de “área de actividades múltiples” como forma de distribución de usos en la ciudad, que seguirá la marcada tendencia de localización del mercado inmobiliario. Y finalmente a partir de los años noventa se introducirá la idea de competitividad y el Planeamiento Estratégico, como una respuesta hacia la globalización de las ciudades. A la vez que también se dará inicio a un productivo proceso de reflexión y acción, en el planeamiento, la cultura, la movilidad y el espacio público, que con ideas propias y teniendo como referencia la transformación reciente de otras ciudades a nivel internacional -Barcelona y Curitiba por ejemplo-, impactará positivamente sobre la ciudad.** El panorama que domina en el planeamiento de Bogotá en los setenta, es el de la redacción de proyectos de concepción zonal y el de priorizar la construcción de un aparato normativo para la ciudad. Poco a poco la planeación general se verá sometida a un debilitamiento y a una dispersión de las acciones y de su gestión<sup>64</sup>, tanto de los proyectos urbanos, como a nivel sectorial. La urbanización será cada vez más función de los promotores privados y la administración intentará promoverla y controlarla pero esta vez a través de la elaboración de diversas

---

<sup>64</sup> En 1972 se crea el IDU, Instituto de Desarrollo Urbano, encargado de las obras de la ciudad, que fue relegando en sus funciones al DAPD Departamento Administrativo de Planeación Distrital, que cada vez más se especializará en tareas del planeamiento. A su vez las empresas públicas, cada una por su parte se fortalece y ganan autonomía sobre sus proyectos.

normativas<sup>65</sup>. El resultado a largo plazo será el de la desregulación materializada en la ciudad en la transformación, modificación y construcción de amplios sectores. Diversas acciones puestas en marcha **desde la segunda mitad de los años sesenta (durante el gobierno del alcalde Virgilio Barco entre 1966 y 1969), empezarán a tener su efecto sobre la forma de la ciudad, otorgándole una estructura viaria anillar y radioconcéntrica, que debería contrastar la forma tentacular y a la vez permitiría proponer una *estructura multipolar, descentralizada que intercomunicaría centros alternativos***<sup>66</sup>: la ejecución del Plan vial de la zona occidental de la ciudad (carrera 50 y avenida 68 y calles 53 y 63); la nueva urbanización de barrios a occidente en la hacienda el Salitre, como Paulo VI y la Esmeralda; la construcción de vías y edificación de conjuntos en altura en el centro; La construcción de parques metropolitanos (Salitre, Tunal, Florida) y equipamientos de barrio; y la construcción de redes de servicios públicos.

También se implantarían más adelante, *Los Programas Integrales de Desarrollo Urbano y Planes Especiales*, proyectos financiados mediante préstamos internacionales (BID) o financiación nacional (FONADE). Un ejemplo son los llamados programas de desarrollo integral, PIDUZOB (1970), Plan Integral de Desarrollo Urbano de la Zona Oriental de Bogotá, que mediante una financiación a través del BID inicialmente promovía la ejecución la Avenida de Los Cerros y terminó por ser un programa que permitió en varias fases invertir en otros ámbitos de la ciudad con sus recursos. PIDUZOB II (1982) por su parte, se dirigió al desarrollo de la problemático barrio popular Ciudad Bolívar al sur. También se hicieron planes especiales con la intención de revitalizar el centro, como el “Plan Centro” 1985-1988, con propuestas orientadas a favorecer el espacio público y con un enfoque predominante basado en el diseño urbano, instrumento de proyecto y de gestión. Como hemos visto este camino hacia la desregulación planteó grandes cambios en la forma de pensar la ciudad desde el planeamiento y también dejó claros efectos sobre Bogotá: la normativa se convirtió en *un instrumento de revalorización de predios*<sup>67</sup>, se transformaron radicalmente las formas de crecimiento de la ciudad y se consolidó una *estructura interna con base en la idea de centro urbano equivalente a área de actividad múltiple*<sup>68</sup>. Se reafirma así una amplia área de actividad múltiple, como estructura de usos terciarios (Acuerdo 7/79) o se le quita importancia y se da valor a la estructura de espacio público

---

<sup>65</sup> Las propuestas de los estudios *Alternativas y Fase II*, y las normativas Acuerdo 65/67, Decreto 1119/68, Decreto 159/74, de finales de los sesenta e inicios de los setenta, cederán frente a las tendencias de la naciente y pujante industria de la construcción. El Acuerdo 7/79, el 6/90, y los decretos 1025/87 y 067/88 en la misma línea redujeron el planeamiento a la instauración de procedimientos entre propietarios, constructores y Estado que no orientarán el desarrollo urbano.

<sup>66</sup> Cortés, Del urbanismo a la planeación en Bogotá. Bitácora, 11, 2007. Pág. 191.

<sup>67</sup> Ídem, pág. 201

<sup>68</sup> Ídem

desvinculándola de la anterior (Acuerdo 6/90). **Dentro de este esquema de centralidad se ha abandonado la idea de una estructura de varios *multicentros*, por la localización de actividades centrales según las tendencias del mercado inmobiliario, a lo largo de ejes privilegiados. Esto se traduce en un centro *Centro tradicional-Centro Internacional* que empieza a perder fuerza y compite con el centro *Chico-Norte* que se refuerza, y un centro *Occidente* que inicia su consolidación.**

Ya en los años 70 y 80, el desplazamiento de los usos centrales, terciarios y residenciales de rentas altas se produce hacia los barrios residenciales del sector del Chico y el Lago, y la carrera 15 entre calles 72 y 100, y esta última incluida, son objeto de una importante transformación a partir de los usos comerciales, terciarios y hotelero con la construcción del primer gran centro comercial de Colombia “Unicentro” (carrera 15 con calle 127), bajo la fórmula llamada *multicentro*, que prevé un desarrollo residencial de alta y baja densidad y terciario en torno a él, que consolidaría esta tendencia. En los años 90 se empiezan a ocupar los predios vacíos de la zona occidental de la ciudad, y se inicia el proceso de consolidación de la áreas urbanas en torno al eje de relación que se dirige hacia el aeropuerto internacional, la avenida el Dorado y se disponen y añaden a lo largo de este eje viario, usos institucionales, usos terciarios, comerciales, hoteleros y residenciales, a la vez que algunos equipamientos. Los centros comerciales son el espacio de referencia de amplios conjuntos de vivienda en alta y media densidad.

Hacia el año 2000, ya se visualiza una ciudad que presenta dos tendencias direccionales de la centralidad urbana: una que sintetiza el proceso histórico del desplazamiento de la centralidad hacia el norte, desde el centro histórico de la ciudad hasta la calle 127, a través de algunos ejes longitudinales principales (Carrera 7ª, Avenida Caracas, Autopista Norte, Carrera 15, por ejemplo); y otro desde el Centro Internacional hasta el aeropuerto El Dorado a través del eje Calle 26-Avenida el Dorado. **En el planeamiento ya desde hace tiempo se ha hablado de la existencia de un “centro expandido”, que ha evolucionado en el tiempo y se ha extendido englobando zonas centrales que coinciden con el esquema biaxial anteriormente explicado. El resultado de esta apreciación con la definición de un área específica y de considerable extensión, determina la existencia de un sistema de centralidad jerárquico, donde el centro expandido (en expansión y consolidación) es de primer orden, mientras que en el resto de la ciudad se distribuyen centralidades de segundo orden, barrios que configuran focos con usos industriales, comerciales y residenciales y mixtos, que no pueden competir en importancia y que encuentran difícil articulación con el sistema general de centralidades.** Se advierte así entonces un desequilibrio urbano que tiene sus bases y explicación en las tendencias del mercado del suelo, la localización de usos terciarios y residenciales de rentas altas.

Las contradicciones se hacen bastante evidentes cuando se observa que los planteamientos de un reequilibrio de la ciudad, en cuanto al reto de brindar unas condiciones de calidad urbana equivalentes a todo el conjunto de la comunidad, se hacen difícilmente alcanzables, dado que se hace inviable conciliar las políticas urbanas con las tendencias que generan grandes diferencias respecto al valor del suelo, siendo el resultado una marcada segregación socio-espacial. Condiciones de desequilibrio que aunque hoy no han sido corregidas, no deben impedir valorar uno de los aspectos más destacables de la última década del siglo pasado: la sucesión de unas administraciones que han optado por una cierta continuidad en las propuestas para la ciudad. El proceso iniciado en 1992 con el *Plan Estratégico Bogotá 2000*<sup>69</sup> con la Alcaldía de Jaime Castro tiene su continuidad con el estudio los Planes distritales de desarrollo de los alcaldes Antanas Mockus *Formar Ciudad y Bogotá para Vivir Todos del mismo lado* y Enrique Peñalosa *Por la Bogotá que queremos*. Dentro de los notables esfuerzos realizados por parte de la administración de la ciudad desde 1994, Bogotá empezaría a experimentar cambios a nivel político, económico, social y físico a partir del trabajo de alcaldes como Antanas Mockus (1995-1997) y Enrique Peñalosa (1998-2000), dado que la ciudad ha sido objeto de reflexión y acción<sup>70</sup>, que repercutió en importantes transformaciones respecto al comportamiento social y al sentido de ciudadanía, y también por la ejecución de una importante cantidad de obras públicas destinadas a la movilidad, el transporte y el espacio público. **El primer periodo de administración de Mockus, destacado por la reflexión, no será recordado por grandes obras –como el de Peñalosa–, pero si por importantes acciones respecto a la organización administrativa de la ciudad** “cortó de tajo la relación clientelista que tradicionalmente hay entre Legislativo y Ejecutivo en Colombia”<sup>71</sup> y la concientización de la población con estrategias simbólicas y mediáticas “Cultura ciudadana”<sup>72</sup>. Sin embargo ya algunos de los proyectos de recuperación del espacio público dentro de su llamado *Plan formar ciudad* quedaron contratados: el Paseo Urbano de la Carrera 15, la Avenida Jiménez y la Calle 80. Los dos primeros serían ejecutados en la administración siguiente y funcionarían como “calles modelo” para la ciudad: “La realización del proyecto de la carrera 15 se convirtió de cierta manera en el laboratorio para lo que sería el más grande proyecto de construcción de espacio público de la historia de la ciudad”<sup>73</sup>. Dada la importancia de la movilidad y del espacio público, este es también un periodo intenso de elaboración de grandes estudios de transporte, propuestas viarias e

<sup>69</sup> Planteado entre 1994-1997 y basado en el “modelo Barcelona” no se llevó a cabo con éxito, pero sirvió como marco de reflexión general de la problemática urbana de la ciudad.

<sup>70</sup> Montezuma, Presente y futuro, 2000. Pág. 70

<sup>71</sup> “La revolución cachaca” en Revista Semana del 9-12 de enero de 2001.

<sup>72</sup> Centro Nacional de Consultoría, Conocimiento y evaluación del programa “Cultura ciudadana”, Bogotá, CNC-IDCT, informe no publicado, 1988. Pág. 108.

<sup>73</sup> Montezuma, Presente y futuro, 2000. Pág. 72



implantación de políticas de movilidad. Se elaboraron el estudio *Plan Maestro de Transporte de Santa Fe de Bogotá* realizado por la agencia japonesa JICA (1997)<sup>74</sup>, el *Diseño Conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Sabana de Bogotá*<sup>75</sup>, elaborado por INGETEC S.A., BETCHEL y SYSTRA (1997). Y los estudios del trazado de la *Avenida Longitudinal de Occidente*<sup>76</sup> IGP, NAM, EGI S.L, SICITER. Propuesta de restricción al tránsito de automóviles por horario y número de matrícula *Pico y placa* (1995) y el *Día sin carro* (2000). Tanto los estudios como las propuestas de diseño y de restricción a la movilidad, no han tenido en su momento una respuesta necesariamente positiva, pero han sido referencia para actuaciones posteriores, como ha sucedido con la implantación del Sistema de transporte masivo y Transmilenio.

**Por su parte el gobierno de Peñalosa, se caracterizó por la acción y dando continuidad al trabajo de Mockus planteó y llevó a ejecución una ciudad utópica arborizada, con ciclorrutas, con andenes hermosísimos, llena de parques, con ríos limpios casi navegables, con lagos, con bibliotecas, limpia, igualitaria...**<sup>77</sup>. Se puede decir que ningún alcalde en Bogotá ha abierto tantos frentes de acción para la mejora de la ciudad de Bogotá con tal nivel de ejecución: *“A excepción del Metro como el componente del Sistema integrado del transporte masivo, la mayoría de los proyectos propuestos por Enrique Peñalosa se realizaron, se iniciaron o contrataron durante la administración 1988-2000”*.

En los años posteriores, a pesar la clara voluntad política de difundir urbanidad en la ciudad, con el protagonismo del espacio público y de la movilidad, muchos proyectos urbanos de gran envergadura (públicos y privados) y basados lógicas del mercado, parecen no coincidir de manera planificada: se ponen en ejecución importantes proyectos de mejora de la movilidad, del espacio público y

---

<sup>74</sup> La propuesta se caracterizaba por dar prioridad al transporte individual, soluciones viarias a varios niveles, por no tener prioridades y tampoco una valoración del impacto de las infraestructuras. En general el estudio de la agencia de cooperación japonesa dejaría muchas dudas, *fue un catálogo de propuestas contemporáneas a costos completamente alejados de la realidad económica del Distrito*. Montezuma, Presente y futuro, 2000.

<sup>75</sup> Se trató de un sistema de transporte integrado compuesto por metro y autobuses. Que dando prioridad al metro proponía un trazado que no recorría algunos de los principales ejes viarios, dejándolos para la el transporte a través de carriles de solo Bus, como el que ya se había construido sobre la avenida Caracas. Según Montezuma *el proyecto de inspiración francesa se proponía un metro con las menores posibilidades de resistencia por parte de técnicos locales, inclusive... la no utilización de dos de los corredores más importantes de la ciudad*. –La avenida Caracas y la calle 80–.

<sup>76</sup> Propuesta no realizada, elaborada desde España por el ingeniero Manuel Herce, el arquitecto Eduardo Leira y el ingeniero Camilo Nassar, para la vía del Borde Occidental de Bogotá. Consistía en una rápida inspirada en las Rondas de Barcelona, una autopista urbana con calles de servicio y rotatorios en lugar de enlaces direccionados, con un trazado ajustado a las zonas urbanizadas y a la geografía de la zona de humedales del Río Bogotá.

<sup>77</sup> Beccassino, Peñalosa, Una ciudad 2600 metros más cerca de las estrellas, 2000. Pág. 18.

equipamientos destacables (Transmilenio, ciclorutas y mejoras de parques, plazas, alamedas, paseos urbanos, bibliotecas, etc.). Las acciones no interactúan entre sí y son consideradas sectorialmente, de manera tal que la difusión de una centralidad urbana de manera equilibrada no se concreta y el espacio público, la movilidad y las actividades centrales no son solidarios entre sí, dificultando producir una ciudad más equitativa, basada en un policentrismo urbano que ponga en valor y articule toda la ciudad.



Vista general de la vía troncal de Transmilenio por la avenida Caracas y carriles de ciclorutas.

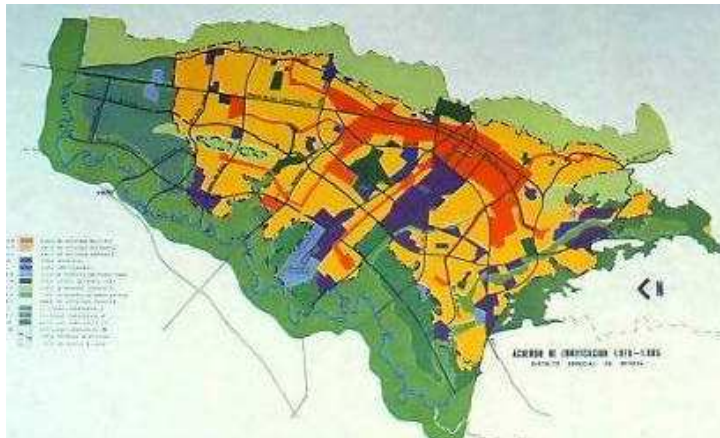


Biblioteca-Parque en el Barrio El Tintal y vista del centro comercial adjunto al Portal de la calle 80 de Transmilenio.

*Planeamiento:*

**1979- 1990. Normativa y Áreas de actividad múltiple. La centralidad como tendencia del mercado.**

En 1978 se propone formular una nueva normativa para la ciudad. En un medio caracterizado por: la existencia de una normativa deficiente (Decreto 159/74); un notable impulso de la industria de la construcción por la utilización del sistema de financiación UPAC (unidad de poder adquisitivo constante) y una pérdida de capacidad planificadora del DAPD respecto a la ciudad, con una dedicación más hacia la regulación normativa. Se llegan a redactar dos documentos, el Acuerdo 7 de 1979 y el Acuerdo 6 de 1990. Los dos Acuerdos representan un giro de la Planeación del desarrollo urbano hacia la elaboración de normativas tendientes a promover y regular la pujante actividad constructora. Se intentaría concretar unas normas urbanas de los planteamientos urbanísticos de *Fase II*, se garantizaría la oferta del mercado inmobiliario e intentaría una distribución por zonas, del empleo y las demás actividades. Se incorporan los conceptos de “tratamiento” y “área de actividad”, el tratamiento representa una temporalización de las acciones y el área de actividad la definición de localización de una actividad. Esto repercutió en que *las decisiones urbanísticas y arquitectónicas se subordinaron a lo que se consideraba características estructurales del mercado inmobiliario: la “utilidad” (rentabilidad) cambiante del espacio urbano*<sup>78</sup>. Respecto a la forma y estructura urbana.

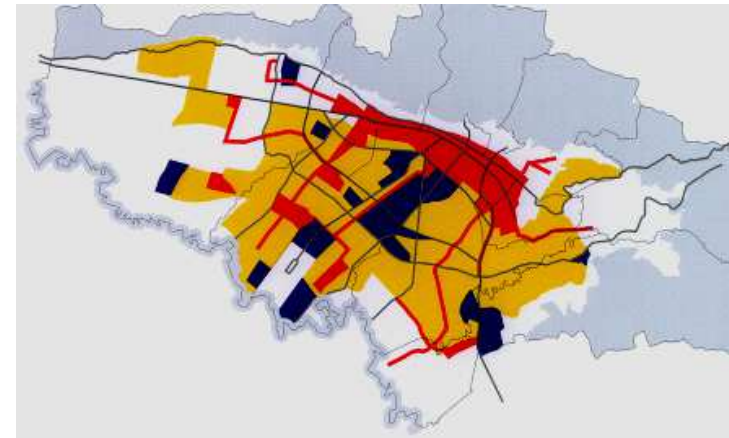


Plano de zonificación. Acuerdo 7 de 1979.

<sup>78</sup> Cortes, Del urbanismo a la planeación en Bogotá. Bitácora, 11. 2007. Pág. 195

El acuerdo 7 asumió un híbrido de Plan-norma, que no establecía relaciones sectoriales (vías, servicios, equipamientos, etc.) y en su lugar creaba una gran zona central “área de actividades múltiples” desde el centro hasta la calle 100, reforzando el eje centro-norte. Si bien retomaba *Fase II*, no hizo una definición explícita de los “multicentros”, de su localización y estrategia de realización. Incluso mantuvo y promovió fuertes contrastes, entre “la natural” formación de la centralidad a lo largo de ejes de actividad múltiple y corredores comerciales hacia el norte, y el sur como un amplia zona homogénea. Las centralidades secundarias no serían consideradas e incluso, sobre esta tendencia la propuesta de Transporte masivo, para el nuevo metro cambiaría hacia una forma en “U” invertida que unía el noroccidente con el centro.

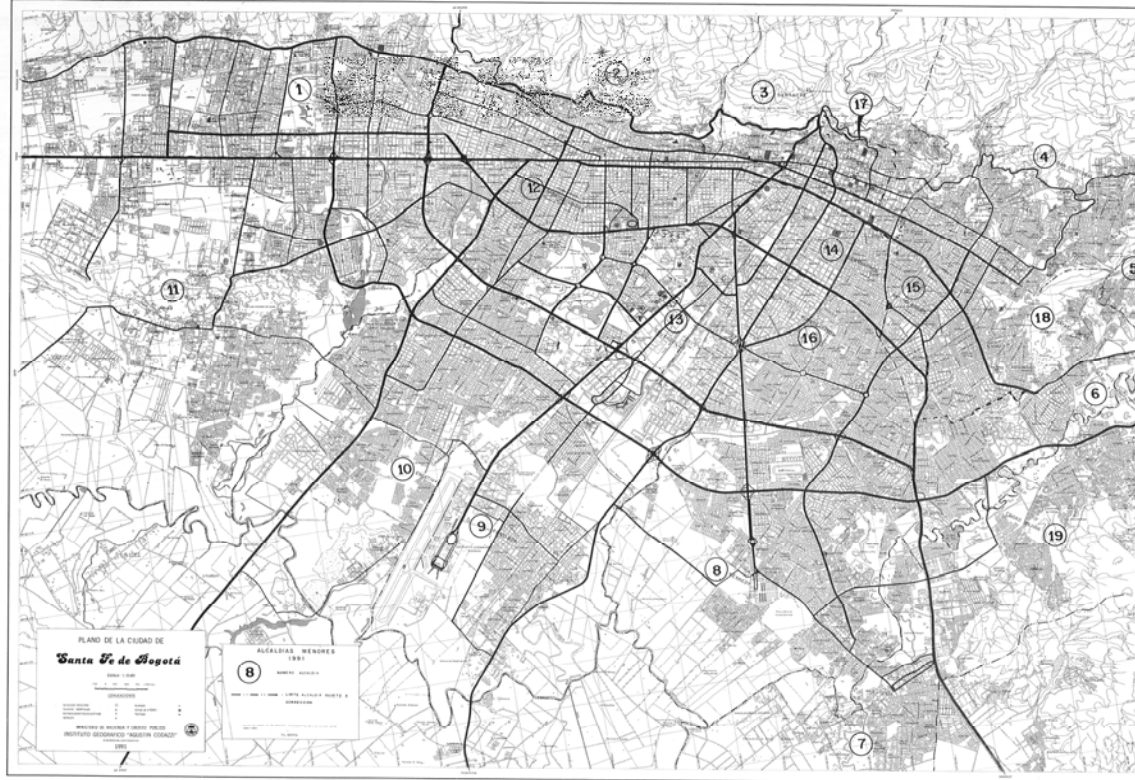
El Acuerdo 6, por su parte enfatiza la norma como instrumento regulador, divide la zonificación por niveles y diferencia áreas urbanas, suburbanas y rurales, y además valora el carácter colectivo del espacio público. La estructura urbana se define a partir del primer nivel de zonificación –con los principales usos- y el espacio público ayuda a estructurarla, quedando dependiendo de la autorregulación de manera particularizada.



Plano de zonificación. Acuerdo 6 de 1990.

El sistema viario radioconcéntrico y la localización de usos sobre el vector centro-occidente.

1991. Plano de alcaldías menores. Instituto Geográfico Agustín Codazzi



Plano de alcaldías menores. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

Uno de los momentos más representativos de la consolidación de la estructura viaria radioconcéntrica de Bogotá basada en el trazado de viales perimetrales es el inicio de la década de los años noventa. En el plano de 1991, denominado Plano de alcaldías menores de Santa fe de Bogotá, elaborado por Instituto Geográfico Agustín Codazzi. El plano transmite una idea orden a partir del protagonismo dado al viario y al encaje de las unidades administrativas denominadas alcaldías menores, que buscan una descentralización en el gobierno y gestión de la ciudad.

Podemos verificar que en la ciudad se asume la forma de una malla vial irregular alargada y con tendencia a rodear el área central. Contrasta, en este modelo organizativo del viario, la cercanía entre los ejes principales del centro, distanciados por tres o cuatro manzanas (trescientos o cuatrocientos metros), por uno que está definido por distancias entre diez y quince manzanas (cien a ciento cincuenta metros), hecho que confirma la intención de llevar a cabo una aplicación de unas pautas de orden basadas en una jerarquización viaria. Dentro del esquema viario, podemos distinguir fácilmente varios ejes que predominan en la formación de anillos: el de la carrera 30-Avenida Ciudad de Quito, el de la carrera Avenida 68-calle 100, el de la avenida Boyacá. El encaje de la urbanización entre, los ámbitos definidos por el viario se produce de manera dispar según el tipo de viario que colinda cada sector, encontramos un empleo bastante generalizado de un viario segregado con enlaces direccionados e intersecciones en distintos niveles, los comúnmente denominados “puentes”, que se convertirían en hitos de la ciudad y que serán objeto de orgullo y sinónimo de desarrollo en la ciudad.

Se asiste a la predominancia del viario como elemento organizador de la ciudad, a la ciudad del transporte en automóvil y autobús: el automóvil será el elemento de referencia principal para la construcción de barrios y conjuntos residenciales al norte de la ciudad y la densificación en cinco plantas a lo largo de ejes de prestigio; mientras que el autobús será el que dará acceso y conexión a los lugares de trabajo, a algunos conjuntos de vivienda en altura y a los barrios obreros e informales.

**La colmatación de los espacios vacíos en las áreas de expansión entre los antiguos tentáculos se irá produciendo poco a poco pero sin continuidades físicas y funcionales entre los recintos interviarios y se retoma en parte la construcción de nuevas formas de agregación por barrios o conjuntos de los sesentas. Sin embargo en Bogotá seguirá existiendo una convivencia entre urbanizaciones privadas de nuevo trazado, la lógica de loteo individual y la urbanización informal. Al occidente al final de la calle 80 se construirá la llamada ciudadela Colsubsidio. El vector de centralidad centro-norte, ya se ha configurado de manera clara, y el vector centro-occidente tomará fuerza a partir la localización de sedes de empresas y nuevos conjuntos de vivienda como en la llamada Ciudad Salitre.**



**La colmatación de los intersticios urbanos hacía occidente y la consolidación del eje centro-occidente.**

**2000. Plano de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C. Ministerio de Hacienda y Crédito público. Instituto Geográfico Agustín Codazzi**



Plano de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C. Ministerio de Hacienda y Crédito público. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

El Plano de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C. del Ministerio de Hacienda y Crédito público elaborado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, será el plano de referencia que sirve de base para formular el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. En él se refleja el estado de la ciudad de Bogotá en el año 2000, se muestran de manera detallada las transformaciones de la ciudad en sus últimos años.

El grado de colmatación de los intersticios urbanos entre el espacio servido por la red viaria arterial hacia el occidente es bastante alto, sin embargo la urbanización en las zonas periféricas es desordenada y pone en peligro áreas de interés natural y paisajístico, el río Bogotá y los cerros surorientales se observan en un proceso de ocupación importante por la mancha urbana.

La progresiva urbanización del espacio central-occidental en torno a la avenida el Dorado, y del nuevo eje que conforma la vía paralela avenida de la Esperanza (en el ámbito del Salitre), muestran como el parque Simón Bolívar se consolida como gran espacio verde central, y asume un gran protagonismo no solo a escala de la ciudad sino también respecto a su entorno.

Respecto a las infraestructuras observamos que el aeropuerto -que en un momento estuvo sometido en una discusión para trasladarse afuera de Bogotá-, se consolida con la construcción de una segunda pista, hecho que tendrá también su repercusión en la construcción de nuevos espacios hoteleros, comerciales y terciarios sobre la avenida el Dorado. Hacia occidente aún el último anillo vial de referencia es la avenida Boyacá y desde el sur se inicia una traza que paralela al río Bogotá será el primer tramo de la Avenida Ciudad de Cali.

**Aunque en la ciudad ya se están produciendo importantes cambios, en cuanto a espacio público y movilidad a partir de las administraciones de los alcaldes Mockus y Peñalosa, los procesos de dispersión urbana que afectan el entorno de Bogotá y la distribución de la centralidad en aras de una ciudad más equilibrada siguen siendo una asignatura pendiente. Las tendencias de configuración de los ejes de centralidad centro-norte y centro-occidente, siguen su curso, estos serán algunos de los retos que deberá asumir la redacción del POT del 2000 y su revisión de 2003.**

## **ETAPA V. (2000-2013) La ciudad en conurbación: ¿Policentralidad en la ciudad construida?**

### **La hegemonía, consolidación y difícil equilibrio de tres centros y la persistencia de los vectores centro-norte y centro-occidente**

La Bogotá contemporánea muestra grandes problemas respecto a la distribución de la centralidad, y, como la mayoría de ciudades occidentales, ha asistido a un proceso que ha abarcado varios modelos de ciudad casi de manera convergente a lo largo del tiempo<sup>79</sup>: el compacto definido por la concentración en torno a su núcleo fundacional; el policéntrico ligado a los procesos de metropolización y el de la conurbación que se caracteriza por el crecimiento extensivo que tiende al policentrismo, resultado de la aglomeración urbana.

La capital colombiana efectivamente ha hecho un recorrido desde la ciudad compacta y monocéntrica desde la Colonia a la República, luego ha llevado a la práctica un modelo inicial de policentrismo a partir de dos núcleos (el Centro y Chapinero), posteriormente ha concretado algunas formas de metropolización con la modernidad, para finalmente reproducir un modelo que por crecimiento disperso sobre el territorio toma forma de conurbación proyectándose sobre los municipios vecinos no solo de su primera corona (municipios anexos), sino también de la segunda.

**En Bogotá en cuanto a la distribución de la centralidad, observamos que la centralidad, en su estructura principal, está concentrada en tres distritos centrales de negocios (Centro-Centro internacional; Norte Chicó-Usaquén y Occidente Avenida el Dorado), donde se potencian los mismos vectores de centralidad centro-norte y centro-occidente. Sin embargo el centro histórico viene perdiendo valor como espacio central y está en proceso de degradación y las centralidades secundarias dependen de usos estrictamente comerciales y la extensión urbana sobre el territorio no termina por articular los núcleos existentes.**

Ya hay intentos recientes como es el caso de Metrovivienda, en el borde occidental hacia el río Bogotá de plantear proyectos de nueva urbanización en los que se considera la distribución de espacios de

---

<sup>79</sup> David Mangin y Marco Torres, comparan las ciudades americanas, asiáticas y europeas demostrando la convergencia de modelos urbanos en la construcción de la ciudad contemporánea.

referencia a modos de centros de barrio, distribuidos de manera equilibrada. Esta tendencia, una interesante opción para recuperar la idea de centro cívico de barrio, no se está llevando a cabo teniendo en cuenta la interrelación en red de estos centros de igual jerarquía, entre ellos y con los de jerarquía superior. También se observa un incremento en actuaciones de relación funcional entre los nuevos centros comerciales y con la red de transporte colectivo y sus nodos (el sistema de autobuses Transmilenio con sus paradas y estaciones terminales o de intercambio), sin embargo las soluciones no son aún satisfactorias, pues se trata propuestas que integran movilidad y comercio, sin establecer relaciones con el espacio urbano.

Por su parte el Plan de ordenamiento Territorial de Bogotá surge como parte del *proceso de elaboración, concertación y aprobación de los planes de ordenamiento territorial en desarrollo de la ley 388 de 1997, y constituyó una excelente oportunidad para identificar los principales problemas y debilidades del país en la toma de decisiones que afectan la relación entre las poblaciones y sus territorios*<sup>80</sup>. Es uno de los documentos de referencia más actuales sobre la situación urbana de la ciudad de Bogotá, y conforma análisis y propuestas, en torno a las centralidades urbanas de la ciudad. En las dos versiones del POT<sup>81</sup>, inicial del 2000 y revisado de 2004, la propuesta de distribución de centralidades urbanas, cantidad y forma, presentan diferencias.

*El plan contempla un modelo integral de desarrollo, en el que se establecen las directrices y mecanismos necesarios para lograr un aprovechamiento territorial, equilibrado, equitativo y eficiente*<sup>82</sup>. Para ordenar tanto la ciudad existente como la prevista para un plazo de diez años, desde un escenario en el año 2000 de más de seis millones de habitantes, hasta uno que prevé en el 2010 un aumento en un millón ochocientos.

---

<sup>80</sup> AAVV. Ardila, Gerardo (Compilador). *Territorio y sociedad: El caso del POT de la ciudad de Bogotá*. 2003.

<sup>81</sup> El POT de Bogotá fue sancionado mediante Decreto 619 del 28 de Julio de 2000, por el Alcalde Mayor Enrique Peñalosa Londoño. Posteriormente, en el año 2004 fue revisado y modificado, el contenido que se recoge en el Decreto 190 del 22 de junio de ese mismo año.

<sup>82</sup> *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Documento técnico de soporte*. Departamento Administrativo de Planeación Distrital. DAPD. 2000. Bogotá.

**En el diagnóstico presentado por el POT, se define Bogotá, como una ciudad caracterizada por una estructura urbana desequilibrada, que tiende a la compactación, densificación generalizada y redensificación a partir de cambios de usos, con claros procesos de segregación socio-espacial, es así como a nivel residencial se observa que el sur y el occidente representan una ocupación masiva por las clases más pobres. Al mismo tiempo la actividad económica principal, también se distribuye de manera desequilibrada, y tras el vaciado del centro tradicional, se relocaliza de manera dispersa fuera del área central asumiendo una clara tendencia a posicionarse en los ejes centro-norte y centro-occidente, tanto en usos terciarios como productivos.**

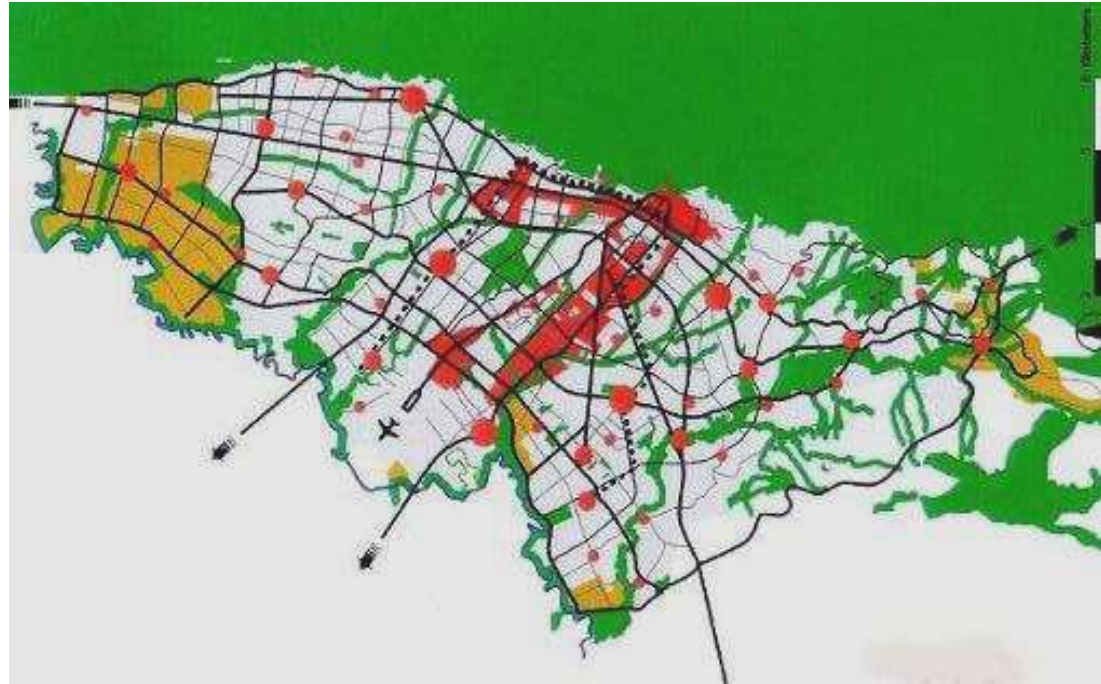
A nivel de los sistemas generales, se diagnostica un atraso en la construcción de infraestructuras viarias y de sistemas de transporte, y la necesidad de garantizar nuevas fuentes de agua para el suministro futuro, de igual manera que un déficit e la distribución de agua potable, existen a su vez, zonas sin alcantarillado y se requieren sistemas para el tratamiento de aguas servidas y de tratamiento de residuos. A nivel de la dotación de equipamientos comunitarios se observa un déficit y desequilibrio. Los procesos de expansión a partir de crecimientos informales y de tipo formal incompleto, ponen en riesgo, tanto los valores ambientales de la base geográfica de la ciudad y la posibilidad de integrar una red de espacios libres y naturales, como la posibilidad de cubrir el déficit de áreas recreativas y de mantener niveles aceptables en la calidad del espacio público.

Su estructura urbana presentaba inicialmente un sistema de centralidades existentes, y el análisis de base<sup>83</sup> tenido en cuenta para el POT detecto tres jerarquías en las que agrupó las centralidades, teniendo en cuenta como elementos generadores de centralidad: el rango de las actividades económicas, las condiciones de accesibilidad y el grado de conformación de una estructura de Centro.

Entonces se determinan un sistema compuesto por 1 centro y 65 centralidades: un gran Centro Metropolitano -que incorpora casi una cuarta parte de la ciudad-; 12 centralidades de primer orden, en correspondencia con los principales espacios de actividades comerciales y económicas de la ciudad, accesibles y en la que es reconocible un centro; 16 de segundo orden, aglomeraciones de establecimientos económicos, con condiciones de accesibilidad urbana o local y precaria conformación de una estructura de centro; y 37 de tercer orden, que son aglomeraciones de establecimientos económicos de bajo rango, con relativa ventaja de accesos locales, con algunos o ningún equipamiento local y sin estructura de centro.

---

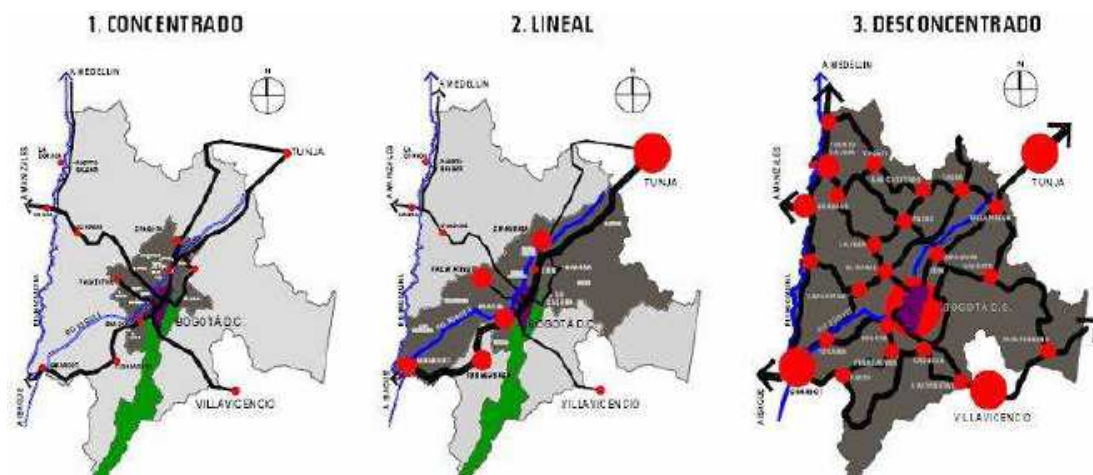
<sup>83</sup> Cuervo, 1998;DAPD, 1999



Las centralidades urbanas en el POT del año 2000

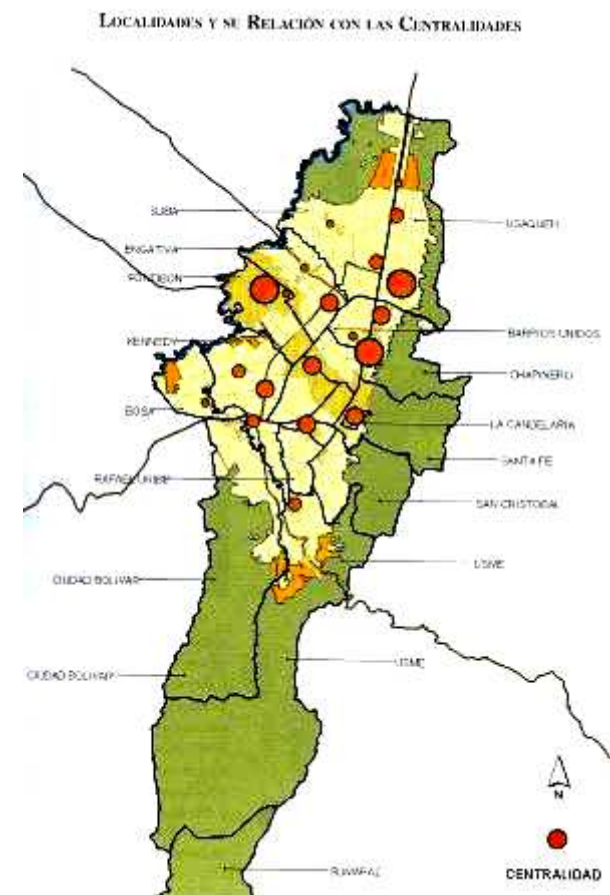
Adicionalmente se identificaron tres tipos de áreas no incluidas en la clasificación anterior; en primer lugar, los centros fundacionales de los municipios anexos a Bogotá que no han alcanzado a configurar una centralidad por limitaciones en su accesibilidad y porque participan poco en los procesos de crecimiento y urbanización de la ciudad (Usme, Engativá y Bosa); en segundo lugar, las grandes aglomeraciones de actividades comerciales especializadas, sin actividades complementarias, con accesibilidad precaria, sin una estructura reconocible de centro y con una baja actividad urbana, y como tercer tipo, una centralidad que por su alto nivel de especialización en servicios para el automóvil se considera excluyente a nivel urbano (Puente Aranda).





Reflexión territorial estratégica a escala regional para la revisión del POT del 2004. Esquemas de las relaciones escenarios futuros a escala del ámbito del departamento de Cundinamarca y centralidades respecto al Distrito Especial de Bogotá.

Frente a esta situación el POT se plantea una redefinición de la estructura urbana de la ciudad de Bogotá, definiendo un modelo territorial que debería responder a las exigencias de sostenibilidad ambiental y económica y equidad social, con base en los potenciales de la ciudad, destacando como patologías principales del planeamiento de sus 30 años precedentes: la omisión de la escala zonal, y la entrega implícita de la ciudad a un modelo de sistema vial, acompañado por un conjunto de normas referidas a cada uno de los predios por desarrollar. Inicialmente para el estudio se plantea una identificación y subdivisión territorial en seis grandes piezas urbanas principales, áreas homogéneas que abarcan todo el territorio: Un *Centro Metropolitano*, dos *Tejidos residenciales*, el Norte y el Sur, dos *Zonas periféricas*, Ciudad Norte y Ciudad Sur, y finalmente el *Borde Occidental*. Y se propone una estructura urbana articulada mediante tres sistemas básicos:



- *Un sistema de centralidades compuesto por un centro de escala metropolitana y una serie de centralidades de escalas menores que estructuran los tejidos urbanos.*<sup>84</sup> En primer lugar aparece el *Centro metropolitano* que abarca las áreas de influencia de dos directrices principales, una en sentido centro-norte con el centro “expandido” (ampliación del centro tradicional existente), y otra en sentido centro-occidente que incorpora las nuevas zonas de centralidad que estaban en proceso de consolidación en dirección hacia el aeropuerto internacional. En segundo lugar se proponen un conjunto de centralidades que se configurarían a partir de acciones de complemento y recualificación de áreas principalmente comerciales que en su aglomeración pueden llegar a ejercer de centros de las zonas residenciales que se localizan fuera del llamado Centro Metropolitano.

- *Un sistema de áreas protegidas y espacios libres, que permite la conservación e integración en la ciudad*<sup>85</sup>, agrupando los componentes del espacio público, los principales elementos de orden ambiental. Se valoran entonces Los cerros, el Río Bogotá y los principales cauces que y cuerpos de agua, que potencialmente propuestos como corredores y ejes estructurantes que conforman una red de espacios libres de la ciudad.

- Un sistema de movilidad urbana conformado por los principales corredores de transporte público de tipo urbano y de conexión regional y articulado a partir del sistema de rutas troncales de autobús, la que sería la primera línea del Metro, además de incorporar los demás corredores de transporte público urbano e interurbano. *El sistema vial se estructura como una red jerarquizada de calles en forma anillar y centrípeta desde el centro metropolitano, que articula las zonas residenciales y permite su conexión con la red vial regional y nacional*<sup>86</sup>. Frente a lo que los autores del Plan, consideran un vacío en el planeamiento, proponen las denominadas UPZ Unidades de Planeamiento Zonal, que se consideran como las centralidades de escala urbana y zonal.

**En la versión revisada del POT de 2004<sup>87</sup>, se plantea que: “El centro y las centralidades que conforman la estructura socio económica y espacial del Distrito Capital se clasifican, según el resultado de un conjunto de indicadores, en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional, y urbano, de acuerdo con su papel frente a las políticas relacionadas con el equilibrio del Distrito**

---

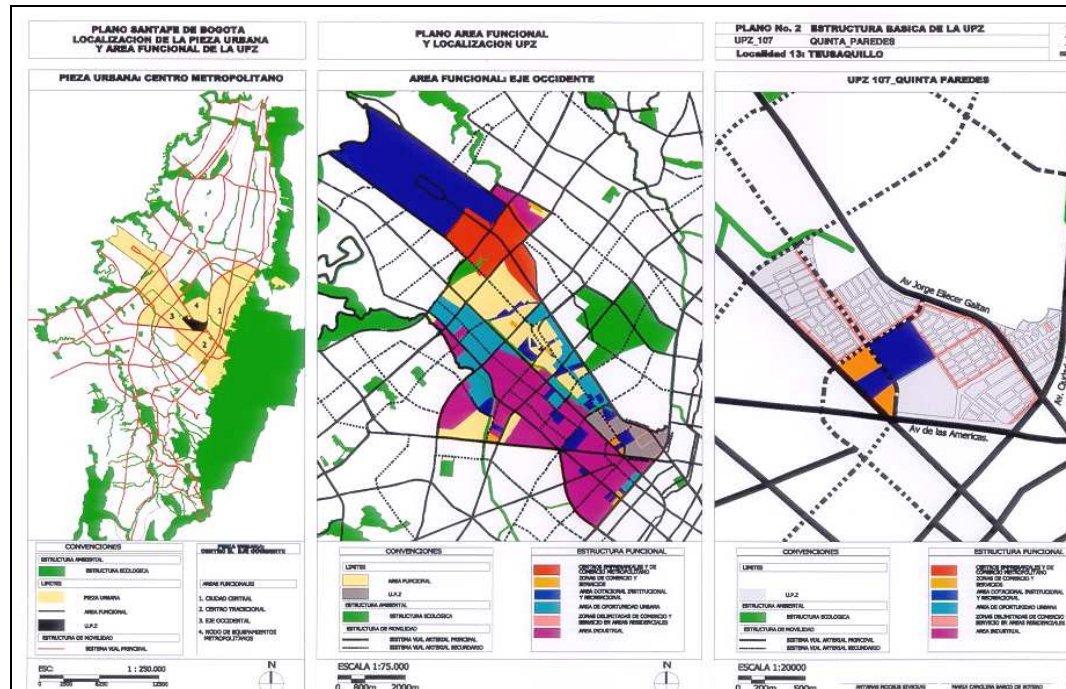
<sup>84</sup> POT Pág. 243

<sup>85</sup> ídem

<sup>86</sup> ídem

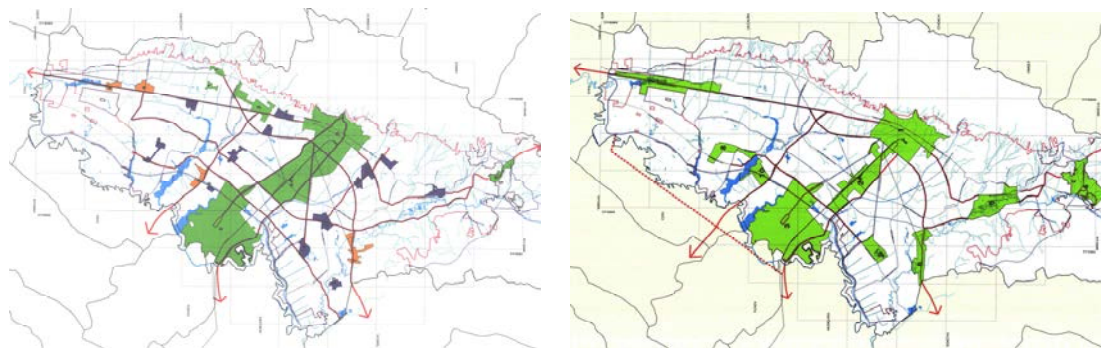
<sup>87</sup> POT Artículo 23. La estructura socio-económica y espacial: Componentes (artículo 23 del Decreto 469 de 2003).

**Capital en términos sociales, de servicios urbanos y de integración de las localidades.** Y se contempla una red de centralidades existentes con alta concentración de actividades económicas, complementada con nuevas centralidades con un desarrollo actual bajo, “*pero que se consideran básicas para complementar la estructura y garantizar el cumplimiento de los objetivos de equilibrio urbano y rural, e integración a diferentes escalas*”. Se proponen entonces 21 centralidades: 6 de integración internacional y nacional, Usaquéñ–Santa Bárbara, Calle 72–Calle 100, Centro (Centro histórico - Centro internacional), Salitre–Zona Industrial, Fontibón–Aeropuerto Eldorado–Engativá, Nueva centralidad Eje de integración Llanos–Nuevo Usme; 3 de integración regional, Delicias–Ensueño, Nueva Centralidad Quirigua–Bolivia, Toberín–La Paz; y 12 centralidades de integración urbana; Suba, Ferias–Rionegro, Restrepo– Santander, Nueva Centralidad Danubio–Río Tunjuelo, Chapinero, Corabastos, Álamos, Prado Veraniego, 7 de Agosto, Veinte de Julio, Bosa, Américas.



Sistema en cascada de escalas para las Unidades de Planeamiento Zonal UPZ propuestas en el POT 2004.

Esta red de centralidades descrita anteriormente, se complementa funcionalmente con otras áreas de actividad económica y de localización de equipamientos, cuyas funciones principales corresponden a la escala zonal. Estas centralidades zonales se propone que se definan a través de las Unidades de planeamiento Zonal (UPZ).



Plano de centralidades y plano de operaciones estratégicas en el POT 2004.

También se identifican 10 zonas destinadas a operaciones estratégicas<sup>88</sup> con el fin de jerarquizar programas, actuaciones y proyectos, siendo prioritarios en planes de inversión y para que se les facilite la aplicación de instrumentos de gestión: Operación estratégica Centro (Centro Histórico – Centro Internacional), Operación estratégica Anillo de Innovación (Centralidad Salitre - Zona Industrial), Operación estratégica Fontibón - Aeropuerto Eldorado –Engativa- Aeropuerto Guaymaral, Operación estratégica Nuevo Usme – Eje de Integración Llanos. Operación estratégica Río Tunjuelo – Centralidad Danubio, Operación estratégica Delicias / Ensueño - Eje de Integración Sur, Operación estratégica Eje de Integración Norte – Centralidad Toberín - la Paz,- Operación estratégica Centralidad Suba, Operación estratégica Centralidad Corabastos, Operación estratégica Quirigua – Bolivia.

La formulación, adopción y ejecución de cada una de las operaciones estratégicas implica enfocar recursos públicos y privados de manera concertada, en el marco de la estrategia general de gestión. Por esta razón son la base principal para la formulación de los escenarios de ejecución de corto mediano y largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial.

<sup>88</sup> Artículo 26. Identificación de las Operaciones Estratégicas (artículo 26 del Decreto 469 de 2003).

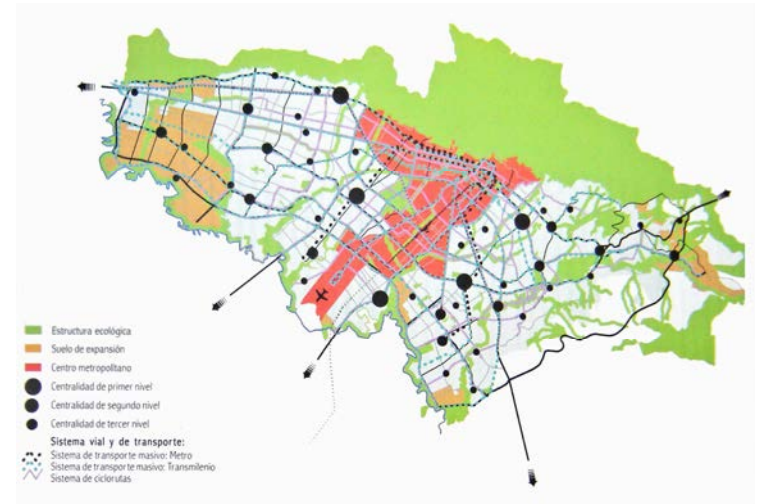
*Planeamiento:*

### **2000-2003. Planes de Ordenamiento Territorial. Un gran centro expandido y “otras” centralidades.**

El Plan de ordenamiento Territorial de Bogotá, es uno de los documentos de referencia más actuales sobre la situación urbana de la ciudad de Bogotá. En las dos versiones del POT; inicial del 2000 y revisado de 2004, la propuesta de distribución de centralidades urbanas, cambia en cuanto cantidad y forma.

El Plan inicialmente plantea una identificación y subdivisión territorial en seis grandes piezas urbanas principales, áreas homogéneas que abarcan todo el territorio: Un *Centro Metropolitano*, dos *Tejidos residenciales*, el Norte y el Sur, dos *Zonas periféricas*, Ciudad Norte y Ciudad Sur, y finalmente el *Borde Occidental*. Y se propone una estructura urbana articulada mediante tres sistemas básicos: Un sistema de centralidades, un sistema de áreas protegidas y un sistema de movilidad. En primer lugar aparece el *Centro metropolitano* que abarca las áreas de influencia de dos directrices principales, una en sentido centro-norte con el centro “expandido” (ampliación del centro tradicional existente), y otra en sentido centro-occidente que incorpora las nuevas zonas de centralidad que estaban en proceso de consolidación en dirección hacia el aeropuerto internacional.

En segundo lugar se proponen un conjunto de centralidades que se configurarían a partir de acciones de complemento y recualificación de áreas principalmente comerciales que en su aglomeración pueden llegar a ejercer de centros de las zonas residenciales que se localizan fuera del llamado Centro Metropolitano. El sistema de movilidad urbana que conformado por los principales corredores de transporte público de tipo urbano y de conexión regional. Articulado a partir del sistema de rutas troncales de autobús, la que sería la primera línea del Metro, además de incorporar los demás corredores de transporte público urbano e interurbano. *El sistema vial se estructura como una red jerarquizada de calles en forma anillar y centrípeta desde el centro metropolitano, que articula las zonas residenciales y permite su conexión con la red vial regional y nacional*<sup>89</sup>. Frente a lo que los autores del Plan, consideran un vacío en el planeamiento, proponen las denominadas UPZ Unidades de Planeamiento Zonal, que se consideran como las centralidades de escala urbana y zonal.



<sup>89</sup> POT Pág. 243

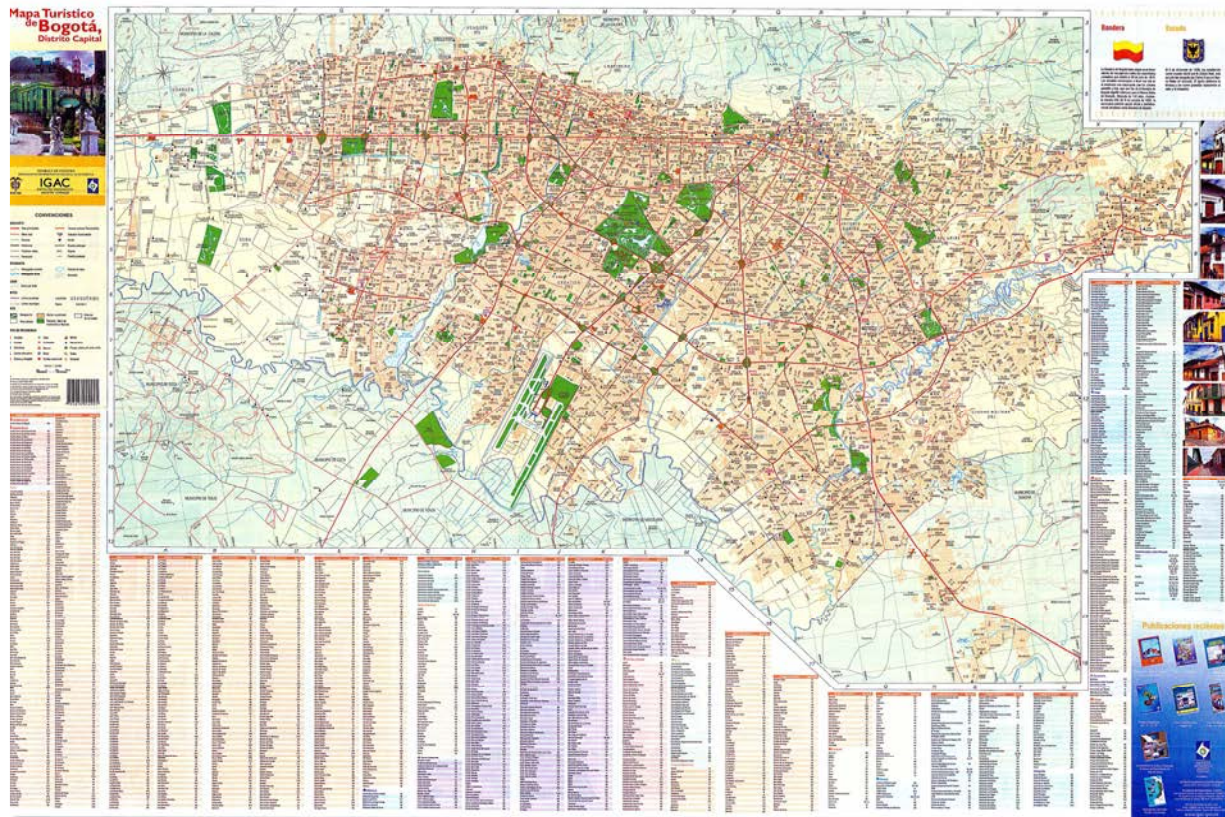






**Expansión de la ciudad y reincidencia de distribución de centralidades sobre dos vectores principales.**

**2006. Mapa turístico de Bogotá. Distrito Capital. Instituto Geográfico Agustín Codazzi**



Mapa turístico de Bogotá. Distrito Capital. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (En: Cuéllar, M. y Mejía, G.) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

En el plano de 2006, denominado como mapa turístico de Bogotá. Distrito Capital, elaborado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la forma que la ciudad adquiere es la de una amplia mancha semicircular, que se extiende hacia tres frentes principales el norte, el occidente y el sur a pesar de la dificultad que implica la inclinada topografía.

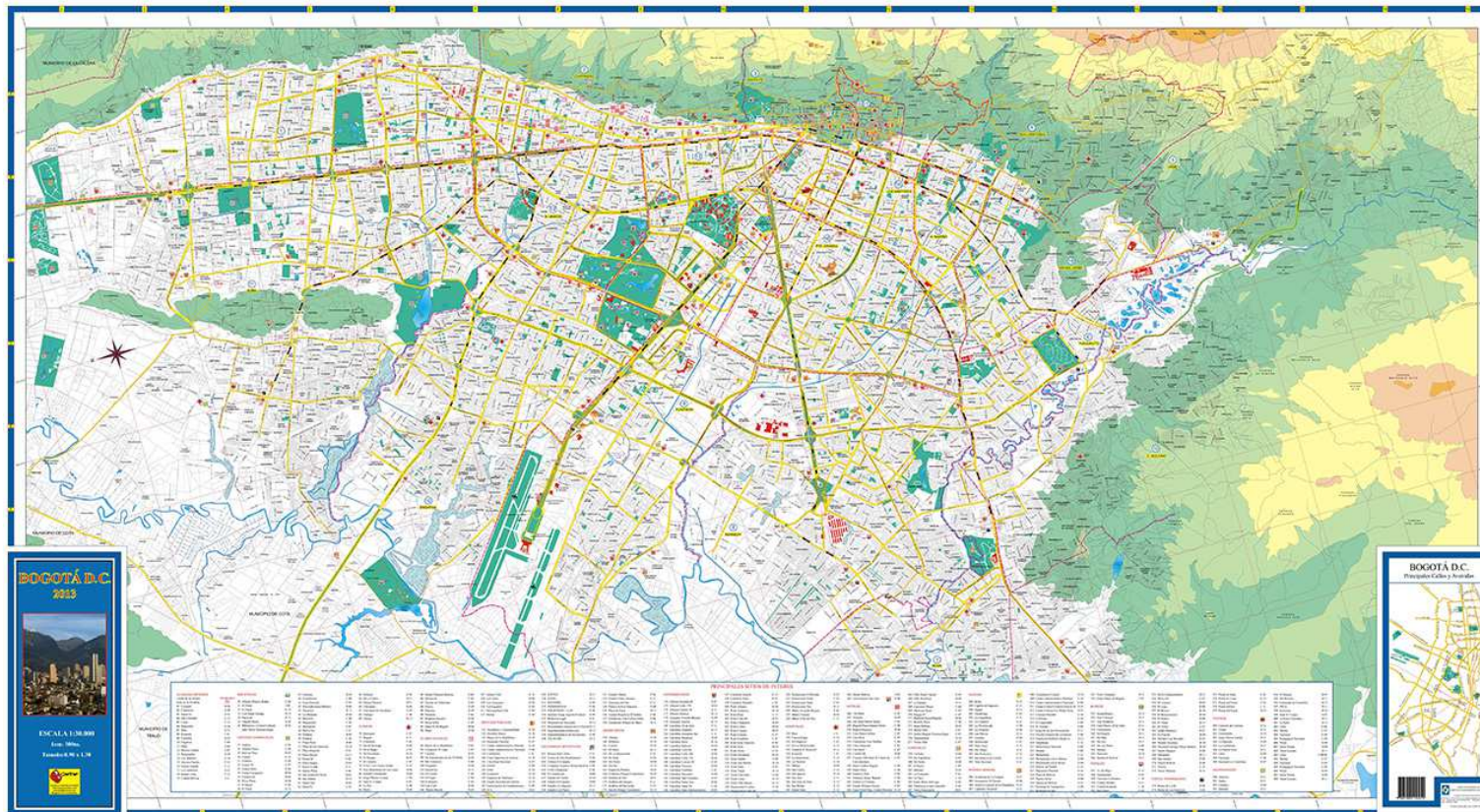
Contrastan las diferencias en cuanto la organización de los tejidos y la red viaria por grandes sectores, el sector norte se extiende progresivamente a través de tres ejes longitudinales principales, uno oriental, la carrera Séptima; uno central la Autopista Norte y otro occidental la Avenida Boyacá, que llega hasta la calle 170. El sector occidental en cambio se ordena mediante una malla viaria que con origen en el centro se extiende a lo largo de los ejes paralelos de la calle 80 o autopista Medellín, la avenida El Dorado y la avenida los Comuneros. Destaca en este sector central la consolidación de ejes paralelos a la avenida el Dorado, como es el caso de la avenida de La Esperanza, que hará que se desarrolle el ámbito del Salitre al costado sur de la avenida que conecta al aeropuerto. Además como nuevo eje longitudinal en el extremo occidental ya aparece la avenida ciudad de Cali y también unos tramos discontinuos de la que será la avenida Longitudinal de occidente (avenida Cundinamarca). En cambio hacia el sur se observan los tres ejes que salen de la ciudad uno sur oriental, Autopista al Llano entrelazado con la prolongación de la avenida Boyacá –vía a Usme- y otro hacia el sur occidente Autopista del Sur. **Como hemos visto la conformación de los tres frentes de crecimiento de la ciudad son notablemente diferentes, no solo por el encaje topográfico de la mancha urbana y la dificultad de encuentro de tramas, sino también por las estructuras de crecimiento y tipos de tejidos que se producen, al norte y occidente se está consolidando una estructura en malla que permite una gradual compactación, mientras que al sur predomina una estructura arbórea, propia de una urbanización informal en terreno inclinado.**

La centralidad se ha reforzado en la zona del Salitre a partir de la construcción de un centro comercial, de edificios institucionales y conjuntos de vivienda. Otros centros comerciales se dispondrán distribuidos en distintos sectores de la ciudad, algunos han aprovechado para localizarse en cercanía a las estaciones del sistema de transporte en autobús Transmilenio.



Los vectores centro-norte y centro-occidente: ejes estructuradores de la ciudad y modelo de relación entre infraestructura y centralidad.

2013. Plano Bogotá D.C. Alcaldía Mayor de Bogotá

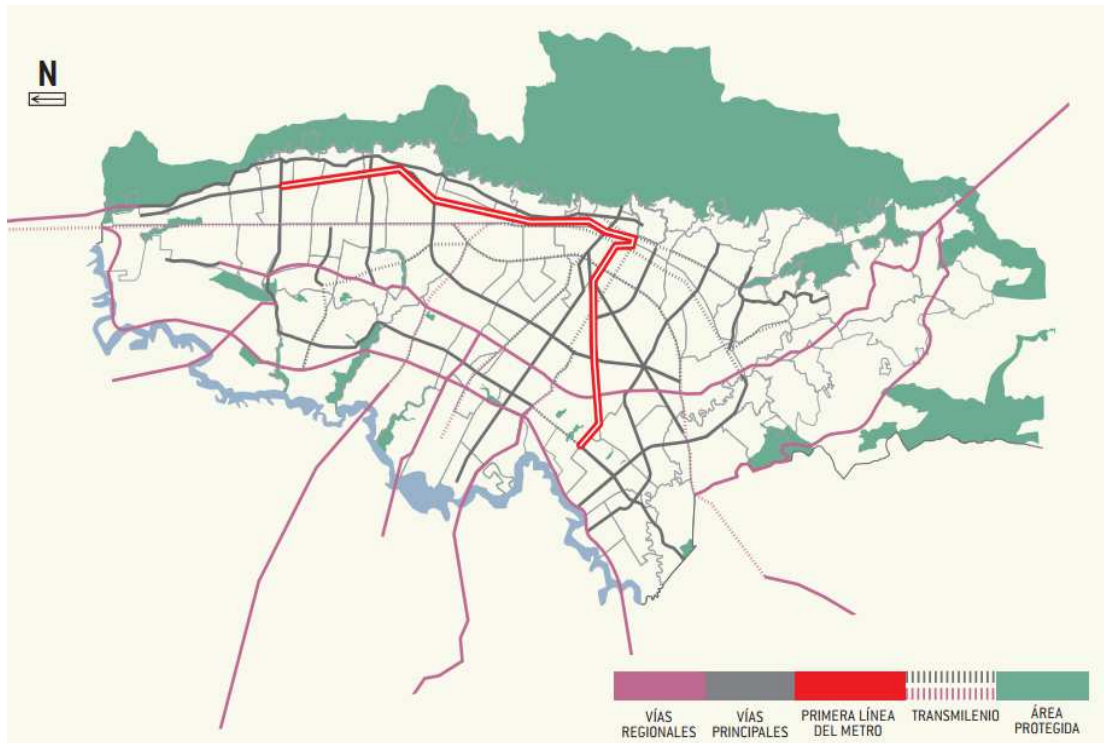


2013. Plano Bogotá D.C. (Alcaldía Mayor de Bogotá) y en página derecha esquema explicativo (Elab. propia)

En el Plano denominado Bogotá D.C. 2013. Alcaldía Mayor de Bogotá, los cambios que se producen no son tan notorios respecto a la forma de la ciudad y al trazado vial: hacia occidente la avenida ciudad de Cali, último eje viario de la sucesión de anillos ya se ha consolidado, mientras que la avenida Longitudinal de occidente a través de un trazado accidentado presenta un desarrollo por tramos discontinuos.

En el plano destacan, por el tipo de representación, la base geográfica, las grandes áreas verdes y también la localización de espacios de interés (en color rojo), que con usos institucionales, comerciales, de oficinas y equipamientos, están localizados en su mayoría en relación a los vectores de centralidad Centro-Norte y Centro-Occidente, y también distribuidos en la ciudad en cercanía a cruces viarios importantes. La concentración de estos espacios de interés resulta bastante indicativa de cuáles son los espacios más representativos o centrales en la ciudad. Los grandes espacios verdes centrales, tienen un importante protagonismo como equipamientos de gran escala, la fórmula de parque equipado, consolidada en el parque Simón Bolívar (parque-biblioteca) son una muestra de esto. También se ve la situación crítica que afronta la ciudad respecto a la conservación de su sistema de espacios libres y naturales, la extensión y progresiva ocupación de los pocos espacios no urbanizados ha definido una ciudad en la que su base natural está poco presente. El resultado en el tiempo es el de un sistema que se ha fragmentado y roto posibilidades de mantener un sistema de espacios libres en red y con continuidades.

**En Bogotá, en la situación actual de la malla vial con los inconvenientes en su conformación -y el agotamiento del suelo disponible para el crecimiento de la ciudad-, se percibe una consolidación; la movilidad en cuanto relación distancia-tiempo, ha mejorado notablemente con el sistema Transmilenio, pero su impacto ha sido desfavorable en el espacio público; la distribución de las orden de los usos terciarios y las centralidades menores en donde dominan los centros comerciales que banalizan la centralidad y no garantizan una articulación con el espacio urbano.**



Esquema de distribución de la redes de movilidad en Bogotá. (Alcaldía de Bogotá)

Las propuestas de sistemas de movilidad principal (nuevas líneas y estaciones de Transmilenio y nueva propuesta de línea de Metro), en cuanto a su trazado siguen reincidiendo en su trazado disponiéndose en los mismos vectores privilegiados y no son planteados de manera complementaria, a la vez que las estaciones no se han utilizado como espacios de centralidad y de articulación urbana entre infraestructura y ciudad.

## **Bogotá: estructura urbana. Un centro y dos franjas.**

### **Reflexiones sobre el centro: persistencia lineal de la ciudad y de la centralidad hasta San Diego**

El sistema lineal de centralidad del centro de Bogotá que se ha definido en su forma urbana sobre el trazado, la edificación y los espacios representativos del periodo colonial y republicano (principales calles y plazas), se somete a cambios en su fisonomía y funciones desde el principio de la época moderna. En la zona central de Bogotá se realizarán modificaciones viarias mediante ampliaciones y prolongaciones de calles, y se dará lugar a un proceso de densificación del tejido urbano a través de la incorporación progresiva de nuevos edificios en altura, con la construcción generalizada de los llamados “edificios de renta”, que serán destinados principalmente a usos terciarios y con plantas bajas comerciales. Hecho que le permite a este esquema de “centro como sistema de centros”<sup>92</sup> una renovada vigencia, sin alterar su estructura urbana principal.

A la vez que la zona central era objeto de sustituciones edilicias, ya se estaban planteando importantes problemas sobre la funcionalidad del centro histórico y se cuestionaba su capacidad de dar acceso y cabida a los nuevos usos tanto gubernamentales como de oficinas privadas, de equipamientos y vivienda. Ya desde finales de los años cuarenta se plantearán una serie de proyectos para adaptar partes del centro de la ciudad a los “nuevos tiempos”, como lo reflejan las propuestas de renovación del centro de gobierno alrededor de la plaza de Bolívar<sup>93</sup>, los proyectos de modificaciones viarias y las propuestas de intervenciones de mejora urbana<sup>94</sup>.

Con el centro colapsado y un crecimiento extensivo y desordenado, y la falta de una visión de conjunto de la ciudad<sup>95</sup>, surge la necesidad de implantar un “Plan Regulador”. Se introducirá a

---

<sup>92</sup> Mayorga, “El centro como centro de centros”, DPA 24, 2008.

<sup>93</sup> Fontana, El espacio urbano moderno, Tesis doctoral, 2012.

<sup>94</sup> Proa núm. 1, Agosto de 1946: Ampliación de la carrera Décima. Edgar Burbano; Proa núm. 3, Octubre de 1946: “Bogotá puede ser una ciudad moderna. Reurbanización de la Plaza central de Mercado”. Luz Amoroch, Enrique García, José Angulo, Carlos Martínez. Proa núm. 13, Junio de 1948, Proyecto para la reconstrucción de Bogotá. Proyecto para la carrera Séptima. Cuellar-Serrano-Gómez. Propuestas urbanas de estacadas para el centro de Bogotá que corresponden a una primera e importante etapa de consolidación del centro de la ciudad, y de transición de la ciudad tradicional a la ciudad moderna.

<sup>95</sup> Por una parte, los esfuerzos de Brunner habían representado un gran avance en cuanto a reflexiones sobre la calidad del espacio público, de los barrios y del viario en general, pero siempre serían abordadas desde una visión fragmentaria. Y por otra,



Bogotá el urbanismo moderno y para asumir tal labor se buscará vincular a un profesional de primer orden, por lo cual el ministro Eduardo Zuleta Ángel, contactará en Nueva York a Le Corbusier en la recién creada Organización de las Naciones Unidas en 1947. Al reputado maestro suizo se sumó para la realización del encargo, la colaboración de la firma *Town Planning Associates*, de la que eran socios Paul L. Wiener y José Luis Sert, que tenían ya experiencia en planes en ciudades latinoamericanas<sup>96</sup>. De esta manera Le Corbusier, Wiener y Sert, entre 1947 y 1953 reciben el encargo de desarrollar dos planes para Bogotá: el Plan Piloto o Director (Le Corbusier Proyectista; Wiener-Sert, Consultores) y el Plan Regulador (Wiener-Sert, Proyectistas; Le Corbusier, Consultor). El Plan Piloto de Le Corbusier abordará cuatro “Planes” de distintas escalas, el Regional, el Metropolitano, el Urbano y el Centro Cívico. Partiendo de una reflexión general sobre las condiciones geográficas y de la intención de ordenar y limitar el crecimiento de la ciudad, planteará un nuevo trazado urbano basado en un amplio centro principal y una extensión de la ciudad organizada en agregación de supermanzanas o “sectores”, insertados en una malla vial jerarquizada.

El Plan Piloto como deudor del urbanismo moderno y de la *Carta de Atenas* (CIAM 1930), asume las actividades urbanas como elementos ordenadores del espacio urbano: habitar, trabajar, cultivar el espíritu y circular, lo que se traduce en la zonificación de las actividades y la importancia otorgada al viario jerarquizado. Hecho que implica la incorporación de una visión analítica de la realidad. *El Plan Piloto estableció, así fuese de manera implícita, un cuadro de jerarquías para ordenar los elementos básicos a los que redujo analíticamente la realidad urbana y sus posibilidades. Dichos elementos pasaron así a cumplir el papel de potenciales organizadores de la forma de la ciudad. En este sentido, adquirieron presencia la forma lineal, la especialización de las vías, los elementos geográficos (escorrentías, cerros, río-pantanos) y los grandes equipamientos (el aeropuerto “Mundial”, la sede presidencial, las sedes de los ministerios y el gobierno local, etc.).*<sup>97</sup>

A escala del conjunto de la ciudad, el plan piloto propondrá unos límites al crecimiento de la ciudad con un escenario a 50 años hasta el año 2000, con un millón y medio de habitantes<sup>98</sup>. *El Plan Piloto*

---

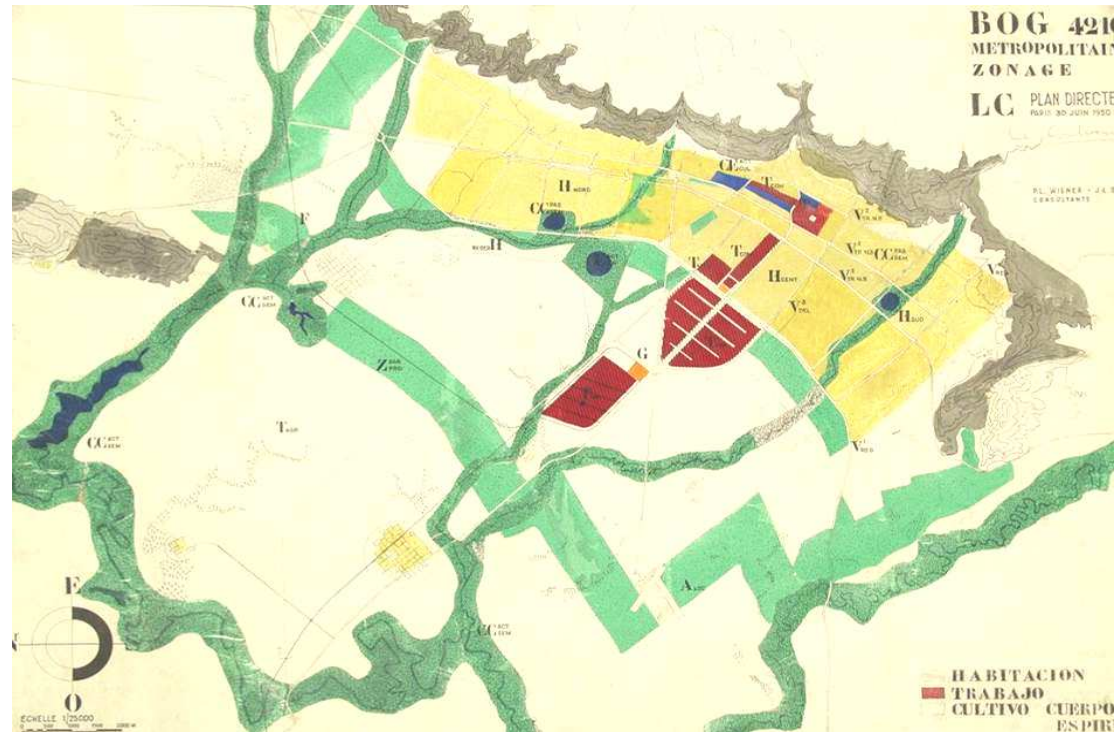
los arquitectos e ingenieros locales además de criticar su enfoque, lanzaban sus propias propuestas y exigían que elaborara un Plan Regulador basado en las ideas promulgadas por el urbanismo moderno.

<sup>96</sup> Habían realizado los Planes de Chimbote en Perú y de Cidade Dos Motores en Brasil.

<sup>97</sup> Cortés, DE la planeación al urbanismo en Bogotá. Bitácora, 11. 2007. Pág. 179

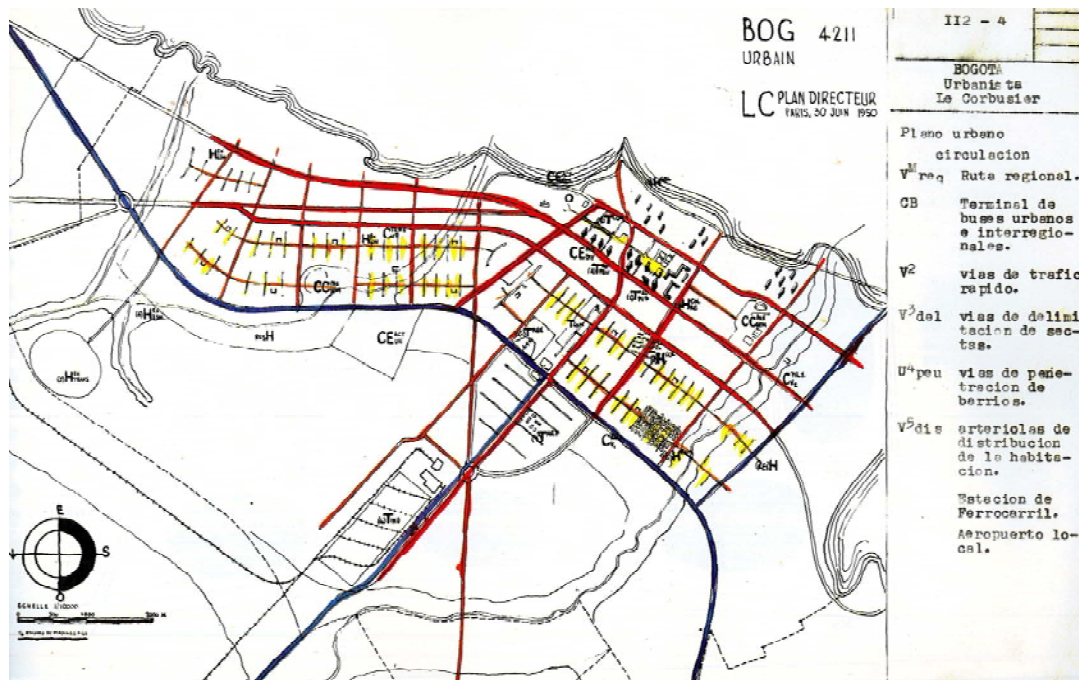
<sup>98</sup> El encargo estipulaba un millón de habitantes, el estudio se hizo para un millón y medio, y finalmente esa cifra se superó rápidamente hacia el año 2000 (época en que rodeaba a los seis millones). Le Corbusier consideraba que la ciudad no debía crecer y que debía asumir el rol de centro representativo de gobierno e institucional del país.

*propuesto por Le Corbusier propuso para Bogotá una compactación del área urbanizada con límite en la Avenida Cundinamarca (hoy avenida NQS –norte Quito sur continuación de la Carrera 30-) y un sector para la actividad industrial que sobrepasaba ese límite en el occidente con un circuito proyectado por la avenida de los Comuneros, la prolongación de la avenida del Centenario y la actual avenida o calle 19. Más que el crecimiento o la ampliación del perímetro urbano, las ideas de Le Corbusier, como representante del urbanismo moderno, propendían por la densificación de la ciudad<sup>99</sup>.*



Plano a escala metropolitana del Plan Piloto. La ciudad limitada en su forma alargada con un solo centro de desarrollo lineal desde la plaza de Bolívar hasta San Diego.

<sup>99</sup> AAVV, Bogotá años 50, 2008. Pág. 21



Plano urbano de circulación con el Centro Cívico y la malla de los sectores. Plan Piloto. (Le Corbusier en Bogotá)

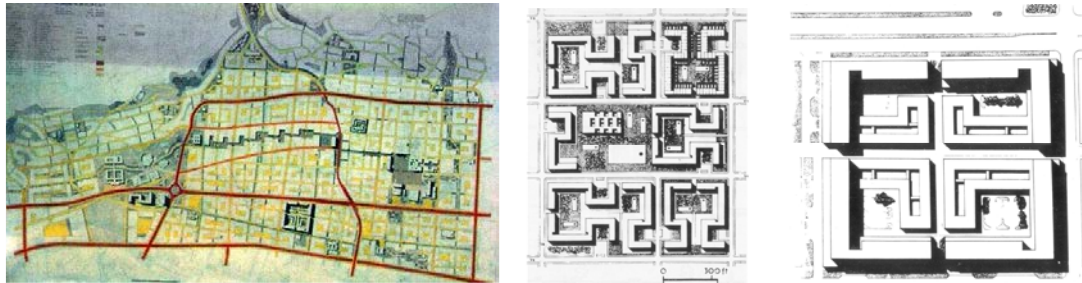


Centro Cívico y demostración de la aplicación de los sectores con sus centros de barrio. Plan Piloto. (Le Corbusier en Bogotá)

Lo que plantea el Plan Piloto, no parece ser en toda regla un modelo policéntrico para la ciudad pues insiste en la preponderancia de un centro único. En cambio sí podemos considerar por lo menos que se plantean dos formas de distribuir la centralidad: para el centro en sí, propone una centralidad extendida y difusa que abarca desde la plaza de Bolívar hasta el Centro Internacional, área con una accesibilidad vehicular garantizada que se ordena a través de amplias zonas peatonales en donde distintas funciones urbanas se entrelazan. Y para la zona de extensión, a partir de la lógica de ordenación de la ciudad a partir de las nuevas unidades urbanas “los sectores”, propone una descentralización distribuida a través de centros menores “núcleos de sector” compuestos por equipamientos y áreas verdes, dentro de unas pautas de orden que permitían bastante flexibilidad compositiva, demostradas a partir de tipologías arquitectónicas ya ensayadas. El Plan Piloto (1951) y el Plan Regulador (1953) presentarían diferencias y el uno no es necesariamente continuidad del otro. A simple vista a nivel general se constata que Le Corbusier plantearía por su parte unas pautas de ordenación de las manzanas más abstractas -tendería a ser más flexible- y dispondría de edificaciones más altas en la zona central, mientras que Wiener y Sert desarrollarían un proyecto, que “más dibujado” en toda su extensión tendría como predominancia la reinterpretación del patio colonial en todas las manzanas y el uso de edificaciones bajas en el centro.



Desarrollo de la propuesta de ordenación de la ciudad en el Plan Regulador (Museo de Bogotá)



Centro cívico del Plan Regulador con manzanas patio y propuestas de manzanas con patios. (Museo de Bogotá)



### Un “centro moderno” en el centro de Bogotá: reflexiones, propuestas y realizaciones

En 1951 tiene lugar en Hoddesdon (Inglaterra) el VIII Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), dedicado al tema es *El corazón de la ciudad*, donde se propone una reflexión sobre los centros cívicos y el papel de los espacios centrales en la ciudad moderna.<sup>100</sup> “Esta preocupación por proyectar centros cívicos o núcleos, junto con la creación de unidades residenciales de baja altura, basadas en precedentes locales, caracterizó las diversas ediciones de los CIAM que tuvieron lugar durante la posguerra, y particularmente el VIII CIAM”.<sup>101</sup>

Las ideas, los proyectos, las discusiones y las conclusiones presentados en el congreso y recogidos en una publicación de 1953 constituyen, en conjunto, las características de un centro para responder a las necesidades de la ciudad contemporánea.<sup>102</sup> La importancia de este congreso reside, de hecho, en la polémica desatada por las posiciones enfrentadas entre los participantes que ponen en duda la tendencia “monumentalista” de Le Corbusier y, en parte, también de Josep Sert,<sup>103</sup> y que, a la vez, abre el debate sobre la importancia del centro de las ciudades como lugar simbólico y representativo, y también como espacio para las actividades sociales, de encuentro y de

---

<sup>100</sup> Mumford, “Los CIAM y Latinoamérica”, 48-75. En este artículo se esboza un panorama de referencia para entender algunos importantes cambios en los planteamientos urbanísticos de Sert y de los CIAM, gracias a los proyectos desarrollados en varios países latinoamericanos y al apoyo de Sert a la política estadounidense que promovía el vínculo de la arquitectura moderna con la transformación urbana y social en los países subdesarrollados.

<sup>101</sup> *Ibid.*, 49.

<sup>102</sup> El libro coordinado por Sert, Rogers y Tirwhitt se publica en 1953 y es editado en español en 1955 con el título *El corazón de la ciudad: por una vida más humana de la comunidad*, con prólogo de Sert. Está organizado en cuatro partes principales: 1) teórica, “Aspectos del centro urbano: el Corazón de la ciudad”, que recoge escritos y conversaciones de los participantes. 2) Práctica, “Ejemplos: la obra del CIAM”, que recoge proyectos u obras realizadas en distintos lugares y ciudades. Los ejemplos quedan organizados en función de la escala del centro: el corazón del pueblo, de una colonia, de un barrio residencial, de un barrio urbano, de una nueva ciudad, de una ciudad, hasta el corazón de una capital, con los ejemplos de Bogotá y de Chandigarh. 3) “Bosquejo del corazón: sumario del VIII congreso del CIAM”, con las conclusiones del congreso. Y 4) un apéndice, con la retícula del CIAM de Le Corbusier, propuesta para organizar y presentar los proyectos.

<sup>103</sup> “No hubo consenso sobre los elementos específicos del diseño del núcleo y ni siquiera hubo acuerdo total respecto a la importancia de este concepto para los CIAM. Algunos de los miembros más jóvenes y combativos no veían claro que un núcleo estático y neo-monumental reflejara las auténticas necesidades emocionales de la población. [...] La crítica que hizo Bakema del concepto de núcleo probablemente abrió la discusión en el CIAM a las ideas posteriormente asociadas al Team X” Mumford, “Los CIAM y Latinoamérica”, pág. 63.



agregación de personas.<sup>104</sup> Las diferentes posiciones que tuvieron como consecuencia una crisis de los planteamientos de los CIAM, con la posterior fundación del grupo del Team X, en realidad proponían múltiples miradas, muy compatibles, sobre un mismo tema: el centro como algo indispensable para la ciudad.

En el caso de Bogotá, las intervenciones sobre el centro de la ciudad, durante las décadas de los cincuenta y de los sesenta, se materializaron mediante proyectos de modernización y adaptación del centro existente y mediante reflexiones surgidas también de la práctica profesional, y uno de los proyectos urbanos más destacados ha sido el conjunto Tequendama-Bavaria (núcleo del Centro Internacional de Bogotá), ejemplo emblemático de un centro moderno. Dicho conjunto se ha realizado por medio de un *modus operandi* basado en pautas proyectuales, más que en leyes o normas, y a través de su estudio indagaremos sobre su proceso de proyectación y ejecución para destacar tanto las estrategias como las soluciones formales urbanas y arquitectónicas que explican su vigencia y actualidad como área de centralidad de Bogotá.



Imagen de la cubierta y páginas interiores del libro que recoge los resultados del VIII CIAM de Hoddesdon de 1951, donde se muestra el centro cívico del Plan Piloto de Bogotá. Fuente: Tyrwhitt, Sert y Rogers, *El corazón de la ciudad*

<sup>104</sup> Se observa una evolución en las ideas ya planteadas anteriormente por el Movimiento Moderno a través de las propuestas en torno a la ciudad funcional, a las cuatro funciones habitar, recrearse, trabajar y circular (reseñadas en la Carta de Atenas de 1933) se incorporaba, la “quinta función”: la de hacer centro.



Vista general del conjunto Tequendama-Bavaria (1950-1982) y su localización como parte del área de centralidad Centro Histórico-Centro Internacional, punto de cruce de los vectores de centralidad centro-norte y centro-occidente de Bogotá. (Google Earth 2008 y plano de centralidades de 1980 Revista Escala, núm. 154)

Desde finales de los años cuarenta se plantearon en Bogotá proyectos para reconstruir y adaptar el centro de la ciudad a los “nuevos tiempos modernos”. Así lo reflejan las propuestas de renovación del centro de gobierno, alrededor de la plaza de Bolívar; los proyectos de modificaciones viarias, o las intervenciones de mejora urbana.<sup>105</sup> Entre 1947 y 1953, Le Corbusier y Wiener-Sert reciben el encargo de dos planes para Bogotá: el Plan Piloto (Le Corbusier, proyectista, y Wiener-Sert, consultores, 1947-1951) y el Plan Regulador (Wiener-Sert, proyectistas, y Le Corbusier, consultor, 1951-1953), propuestas que parten de una reflexión global sobre la ciudad donde la relación entre ciudad existente, condiciones geográficas, trazado urbano y actividades formalizan un modelo de ciudad con desarrollo lineal y con una centralidad difusa.<sup>106</sup> En ambas propuestas se propone un centro cívico, con ordenaciones, jerarquías viarias, actividades y arquitecturas que, aun siendo diferentes, coinciden en plantear un centro estructurado por un sistema lineal de centralidad. A

<sup>105</sup> Véanse: “Ampliación de la carrera Décima”, Édgar Burbano”; Carlos Martínez, Jorge Arango y M. de Vengoechea: “Bogotá puede ser una ciudad moderna: reurbanización de la Plaza Central de Mercado”, y “La reconstrucción de Bogotá”.

<sup>106</sup> El Plan Piloto considera un Centro Cívico, principal conformado por una estructura lineal de centralidad, desde la plaza de Bolívar hasta la zona de San Diego al norte del núcleo histórico; el resto de la ciudad es una malla de “sectores”, semejantes a unas unidades vecinales con otros centros o núcleos de sector difusores de centralidad. Asumimos que “centro” y “centralidad” no son lo mismo. Un centro es un ámbito reconocible por su localización céntrica, por ser un núcleo o conjunto identificable o un espacio con una actividad especializada. Centralidad es una noción espacial de forma y dimensión variable, resultado de la interacción de diversos factores definidores de la vitalidad urbana, que es difícilmente delimitable.

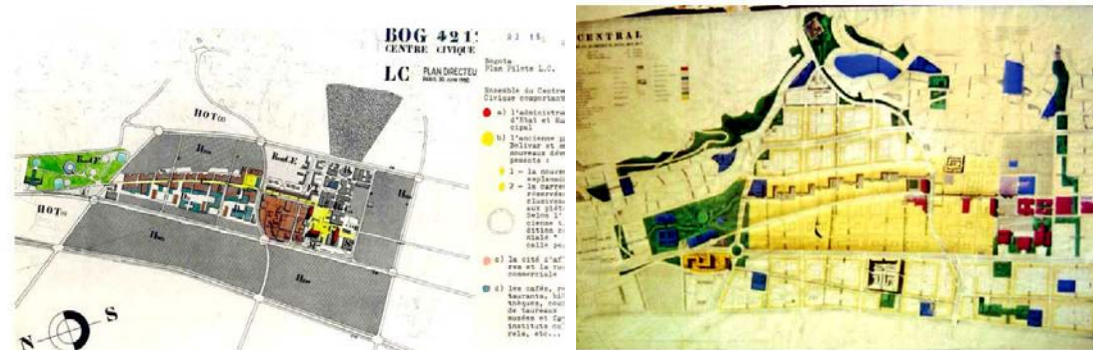
pesar de esto, las propuestas de reforma y reconstrucción del centro de Bogotá, realizadas por parte de Le Corbusier y Wiener-Sert que comparten una reflexión común, plantearán dos modelos diferentes<sup>107</sup> que no serán estrictamente una continuación de otro.

El Centro Cívico de la propuesta del Plan Piloto de Le Corbusier, está conformado por cinco núcleos de actividad principal: 1. Centro de trabajo-administración pública y polo religioso. Plaza de Bolívar. 2. Centro de trabajo-administración privada entre la plaza de Bolívar y la Avenida Jiménez. 3. Centro comercial a lo largo de la Calle Real. 4. Centro de actividades espirituales sobre la Séptima. 5. Centro de actividades espirituales, culturales y hoteleras, en San Diego, con un gran espacio verde relacionado con el Parque de la Independencia y conectado peatonalmente con la carrera Séptima. Y el Centro Cívico en el Plan Regulador está organizado mediante tres centros: 1. El centro político y religioso alrededor de la plaza de Bolívar conectado con el parque Santander mediante un tramo de la carrera Séptima (Calle Real) y relacionado hacia occidente con un sistema de parques. 2. El centro de negocios y comercio, desde el Parque Santander hasta la Biblioteca Nacional, con desarrollo lineal a lo largo de la carrera Sexta y conformado por espacios peatonales con secuencias de calles y plazas. 3. El centro cultural y de diversión, desde la Biblioteca Nacional hasta el Museo Nacional, un gran parque equipado con recorridos y senderos peatonales relacionados con la carrera Séptima conectado peatonalmente con la carrera Sexta y atravesado por la carrera Décima con tránsito vehicular. En el Centro Cívico de Le Corbusier, podemos hablar de una integración de centros, y en la propuesta de Wiener-Sert en cambio, de una sucesión secuencial de centros ligados a una estructura continuidad de patios urbanos.<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Hernández, *Las ideas modernas del Plan para Bogotá*, 2004

<sup>108</sup> Wiener y Sert, "Can patios make cities?", 1959

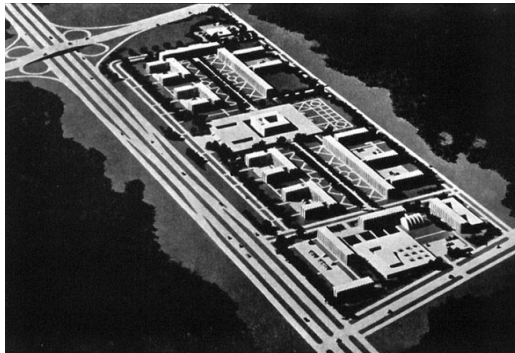


El Centro Cívico del Plan Piloto y el Plan Regulador y comparación de las propuestas. (FLC. y Museo de Bogotá)



Comparación de las propuestas para el centro cultural de San Diego con vista aérea del estado actual. (FLC, Museo de Bogotá, Googlemaps 2008)

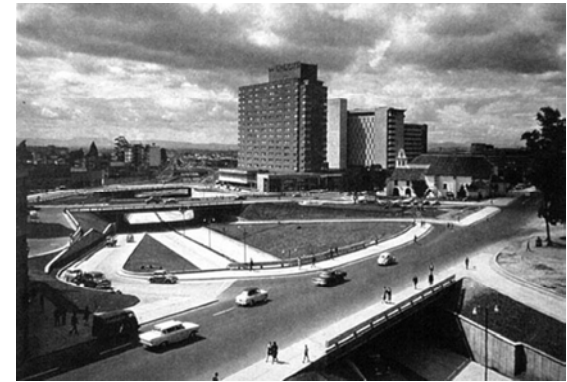
Precisamente respecto a la forma que adquiere la ciudad, es importante retener que en medio de un contexto político de violencia y de prohibición del debate público por la dictadura, tanto la recepción como la adopción del Plan Regulador no fue la mejor. Los urbanizadores y los urbanizadores piratas con su influencia bloquearon el Plan en el Consejo de Bogotá. Sert y Wiener en parte reconocieron que la urbanización informal al final era más efectiva, por adecuarse de mejor manera a las condiciones socioeconómicas de la población que llegaba a la ciudad, y no propusieron una alternativa al desarrollo de la ciudad informal. **La dictadura de Rojas Pinilla en 1953 definitivamente no solo le quitó viabilidad al Plan sino que además le contravino. Las formas urbanas propuestas por el urbanismo moderno fueron retomadas por el dictador Rojas Pinilla y en clave propagandista propendría y ejecutaría proyectos sin planificación y de manera fragmentaria, las autopistas urbanas de la Avenida Eldorado y la autopista Norte, y otras grandes infraestructuras, como es el caso del aeropuerto El Dorado. Uno de los proyectos más emblemáticos de la dictadura sería el complejo gubernamental denominado, Centro Administrativo Nacional (CAN), que localizado en la periferia en la avenida el Dorado, vaciaría de funciones el centro y por ende gran parte del contenido la propuesta del Centro Cívico. El conjunto del CAN parcialmente construido hoy sigue siendo un centro especializado y monofuncional, mientras que el centro Internacional de San Diego y su entorno, como centro multifuncional –centro hotelero, cultural, de negocios, comercial y de vivienda- desde su origen ha sido objeto de continuas propuestas de ampliación y renovación.**



Proyecto para el Centro Administrativo Nacional, que traslado varias sedes ministeriales fuera del centro. Vista del edificio del Aeropuerto Internacional El Dorado.

## El Centro Internacional: la construcción de un centro moderno

Respecto a la configuración de la centralidad urbana en el periodo que abarca desde 1950 a 1970, destaca, la puesta en escena de una nueva forma de centro, conocida como centro de negocios. Se trata de un espacio representativo de la ciudad que ya no obedece solo a lógicas de relación de tipo local y regional, sino que debe su importancia a la internacionalización y la apuesta por los usos terciarios. Este tipo de CBD *Central Business District*, tuvo su primera materialización en Bogotá a través de la construcción del Conjunto Tequendama-Bavaria, núcleo del Centro Internacional Tequendama y del ámbito que hoy se conoce como Centro Internacional de Bogotá. El centro de negocios, concebido en una ordenación en una manzana de bloques semiabierto y con mezcla de usos, se construirá en el sector de San Diego, hacia el norte del centro tradicional de Bogotá, en un espacio de oportunidad y en transformación, debida a una reconversión de usos y por la construcción de nuevas conexiones viarias. Su localización estratégica hace que se relacione con el cercano centro de la ciudad, a través de los principales ejes viales del centro (Carrera Séptima, Carrera Décima y Carrera Trece) y se conecte con el aeropuerto a través de la Avenida El Dorado. El proyecto de largo proceso de construcción (1950-1982), surge a partir de la implantación del nuevo hotel el hotel Tequendama, el edificio más alto y representativo de la ciudad para su época, que constituirá un símbolo de la proyección internacional de la ciudad.



Apertura de la calle 26-avenida El Dorado en dirección al occidente en el sector de San Diego.



La propia configuración espacial del conjunto, permeable y con abundante espacio público; la propuesta de sus nuevos usos, hoteleros, de oficinas y viviendas -ubicados en las torres y bloques altos-, y las actividades comerciales y de ocio -en los cuerpos bajos-; la existencia en el área de usos culturales y espacios de ocio tales como, el Museo Nacional, la Plaza de Toros, el Parque de la independencia, la iglesia de San Diego, etc.; y su buena accesibilidad y conexión con otros espacios de la ciudad, harán que el Conjunto Tequendama-Bavaria, no solo se constituya en un centro en sí, sino que además potencie todo el ámbito como una nueva centralidad. En la formación del Conjunto Tequendama-Bavaria como un centro alternativo en Bogotá, han existido diversas determinantes que han interactuado definiendo este espacio de la ciudad como un lugar privilegiado. La geografía y la propia historia de la ciudad, han sido básicas en la evolución y formalización de esta nueva centralidad urbana. En un principio la ciudad colonial que estaba compactada entre sus dos ríos principales, se extendió por continuidad y luego de forma discontinua hasta el barrio Chapinero a través del tranvía. Sin embargo San Diego la antigua zona norte de entrada a la ciudad (caracterizada por la existencia de la Recoleta e iglesia de San Diego y una quebrada del mismo nombre), quedaría en medio del crecimiento como una importante reserva de suelo con funciones obsoletas (la Escuela Militar y la fábrica de cerveza Bavaria, principalmente). Las ventajas de su localización intermedia, entre el centro histórico de la ciudad y su expansión al norte, y de las futuras conexiones con el aeropuerto, serían aprovechadas por los propietarios de los terrenos (Caja de Pensiones de las Fuerzas Militares y la empresa Bavaria), para invertir en la construcción de este nuevo centro, que se desarrollara por medio de tres proyectos independientes (el Hotel Tequendama, el Conjunto Tequendama y el Conjunto Bavaria). Se tratará de un proyecto urbano proyectado y construido pero no planificado en su totalidad. Nunca existió un plano oficial de conjunto, pero en su lugar adquirió unidad urbana a través del uso de criterios proyectuales comunes.

**El sector denominado Centro Internacional se concretará en torno al conjunto Tequendama-Bavaria, un centro moderno que forma parte de una estructura lineal conformada por los espacios centrales de la ciudad tradicional, confirmando un sistema policéntrico urbano<sup>109</sup>, una centralidad extendida con influencia a escala metropolitana.** En la actualidad, el planeamiento de la ciudad de Bogotá en el Plan de Ordenamiento Territorial (2000-2004), asume el potencial centralizador del Centro Internacional, y establece una amplia zona que abarcándolo desde el centro de la ciudad se extiende por la avenida el Dorado hasta el aeropuerto internacional, bajo la denominación de centro

---

<sup>109</sup>. El policentrismo a escala urbana dentro de la zona central de Bogotá, es el sistema de espacios urbanos que en secuencia y proximidad han generado una centralidad en estructura lineal, mientras que a escala metropolitana destacamos como esta área central ha sido denominada comúnmente como “centro expandido” de la ciudad.

metropolitano (centro principal al que se relacionarían un conjunto de centralidades menores distribuidas por toda la ciudad), sin embargo, en este caso las condiciones urbanas son distintas a las de la estructura de centralidad del centro tradicional, los elementos urbanos (calle, edificación y espacio libre) se distancian entre sí, el eje vinculante es una autopista urbana –la calle 26-Avenida Eldorado-, la secuencia de espacios urbanos no existe, y el grado de urbanidad y calidad de estos espacios urbanos es incierto pues las relaciones de proximidad se producen de manera aislada o son inexistentes. Si bien las formas y procesos de crecimiento urbano son distintos, bien vale la pena volver a ver el centro de la ciudad para verificar en sus cualidades formales y espaciales, la estructura de una centralidad consolidada en el tiempo y “el centro” que configura el conjunto moderno Tequendama-Bavaria (1950-1982) con sus relaciones urbanas próximas y de conectividad metropolitana, casos que a escala urbana y arquitectónica constituyen un notable ejemplo.



El conjunto Tequendama-Bavaria en proceso de consolidación como núcleo del Centro Internacional de Bogotá en San Diego. (Museo del Chicó).

## **La consolidación del vector centro-norte (Centro-Chapinero-Chicó) y la formación y consolidación del vector centro-occidente (Centro Internacional-Avenida El Dorado)**

El proceso de urbanización que predominará en Bogotá desde los años 70 en adelante, es el de la extensión por tentáculos que se separan de la estructura lineal principal de la ciudad. Los crecimientos principalmente residenciales tenderían a localizarse respecto a la red viaria configurada hasta el momento y también definida por nuevas arterias radiales, como las avenidas de Las Américas y El Dorado, las autopistas del Norte y del Sur, y sobre las calles 80 y la salida al Llano. Esta estructura vial iniciaría luego su cambio, solo después en los años 60, hacia una conformación semicircular en anillos mediante la construcción de las avenidas perimetrales hacia el occidente (carrera 30, avenidas 68 y Boyacá).

La localización de la urbanización en Bogotá ha sido un notorio indicador discriminador del valor del suelo, como hemos explicado ya en términos generales -y explicaremos con más detalle en el capítulo 5-, y ha existido en la ciudad una sectorización según el tipo de urbanización<sup>110</sup>. La vivienda de las rentas más altas ha tendido a localizarse al norte, siguiendo la expectativa social de “posicionarse mejor” y cada vez más al norte. Esto se traduce en un esquema distributivo, donde los “barrios residenciales” se disponen al norte, los “barrios obreros” hacia el occidente y sur, y los barrios informales en la periferia. Las áreas residenciales en Bogotá, se desarrollaron a través de la acción conjunta los agentes estatales y privados. El Estado se centraría principalmente en la construcción de barrios dirigidos a las clases populares a través de la construcción de barrios obreros, mientras que la empresa privada abordaría la solución a la vivienda formal destinada a la población de altos y medios ingresos, y también de la informal dirigida a los menores ingresos. Es bastante indicativo que bajo esta premisa en la ciudad, *durante la década de 1950 se desarrollaron 82 nuevas acciones en Bogotá entre construcción de barrios y urbanización de predios, impulsados y/o construidos básicamente por dos agentes visibles de gestión y desarrollo: el Estado y la empresa privada*<sup>111</sup>.

---

<sup>110</sup> Antes de la década de 1950 ya se diferenciaban dos modelos de áreas residenciales denominadas conceptualmente como “barrio obrero” y “barrio residencial”, distintivos entre las áreas destinadas a la vivienda de hogares pobres y aquellas para hogares ricos. AAVV. Bogotá años 50, 2004. Pág. 81

<sup>111</sup> AAVV. Bogotá años 50, 2004. Pág. 80

Es muy destacado el papel del Estado en la realización de soluciones de vivienda. En su acción se observa un claro esfuerzo de viabilizar e instrumentalizar las concepciones y paradigmas de la arquitectura moderna. El desafío de hecho ha constituido todo un legado en cuanto a la concepción de nuevos barrios y a la creación de instituciones gubernamentales especializadas en el tema. **Respecto a la ciudad se ponen en juego reflexiones y criterios proyectuales, urbanísticos y arquitectónicos que incorporan gran parte de los postulados desarrollados en los CIAM y propuestos en el Plan Regulador: las posibilidades de la construcción en altura, la ciudad jardín y la vivienda en serie, son algunos de las formas urbanas que se experimentarán. La novedad de los proyectos será la de dar una respuesta a la práctica tradicional de trazado de red vial y loteo por una visión más completa, por medio de la propuesta de unidades urbanístico-arquitectónicas.** Incluyendo formas de agregación más amplias, que llegarían a soluciones tipo “unidad vecinal”, con viarios jerarquizados, espacios libres comunes y equipamientos.

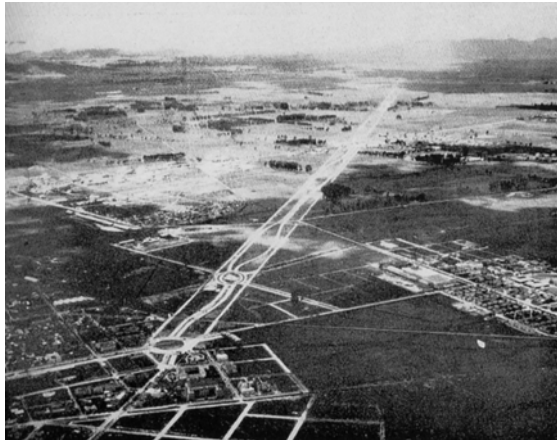
Las realizaciones llevadas a cabo en términos de desarrollo de barrios destinados a la vivienda, por parte de la acción conjunta entre el Estado y los promotores privados, caracterizó claramente este periodo desde los años 50. *“La década de 1950 se aprecia hoy en día como la época de los primeros grandes proyectos modernos de vivienda en serie promovida por el Estado en América Latina”*<sup>112</sup>. Sin embargo, para el caso de Bogotá, al mismo tiempo que se realizan tareas de planeación y construcción de vivienda de manera más planificada, también se asiste a procesos de crecimiento de barrios informales, por medio de los llamados barrios clandestinos y las urbanizaciones piratas. Formas de crecimiento urbano que se extenderán en el periodo siguiente frente a la incapacidad de la urbanización formal de dar respuesta a los recién llegados a la ciudad. En Bogotá se seguirá un proceso de consolidación del vector privilegiado centro-norte, a partir de la actividad constructora de la empresa privada, a través de barrios residenciales destinados a estratos altos y medios, cada vez más concebidos como grandes unidades de extensión del crecimiento, monofuncionales y con buena conexión a las principales vías arteriales. La idea de modernización en la ciudad viene ligada a la evolución tecnológica y conceptual centrada en las infraestructuras urbanas, y dentro de las infraestructuras, la viaria resulta formal y espacialmente la más visible y contundente. Durante los años 50 en Bogotá no solo se construirían importantes infraestructuras, pues a la vez esta acción exigió el respaldo de un importante marco administrativo e institucional<sup>113</sup>.

---

<sup>112</sup> CEHP CITCE en AAVV, Bogotá Años 50, 2004. Pág. 82

<sup>113</sup> Desde finales de los años cuarenta con el fin de ejecutar el Plan Regulador, se crearon la Oficina del Plan Regulador de Bogotá (1952), la Oficina de Planeación Distrital (1956), además de las empresas de servicios públicos como responsabilidad

La red de infraestructura viaria contaría desde los años cuarenta y cincuenta con la introducción de nuevos y decisivos proyectos viarios (ampliación de la calle 13 o avenida Centenario, las avenidas de las Américas, los Comuneros, los Libertadores, San Martín, carrera Décima, autopista Norte, autopista Sur, autopista Medellín, avenida Caracas al sur, calle 19, avenida Ciudad de Quito –carrera 30 o NQS- y calle 26-avenida El Dorado). Las nuevas vías se justificaban porque tendrían que además de repercutir sobre la ciudad en sí, plantear un fortalecimiento de las relaciones de la ciudad a nivel regional y nacional basado en la articulación de los sistemas viarios a las dos escalas. La modernización viaria de la ciudad debería ir a la par de la Nacional, para así consolidar la importancia de la ciudad capital.



Grandes vías y urbanización. Vista aérea de la avenida de las Américas y la nueva urbanización hacia occidente. Vistas aéreas de dos tramos de la Autopista del Norte con la urbanización cercana y proceso de urbanización al norte de Bogotá.

**La idea de modernizar el viario y adaptarlo al automóvil, tuvo consecuencias de diverso tipo: en las partes centrales las ampliaciones en sección y longitud afectaron la edificación y espacio urbano existente, otorgándoles más accesibilidad y promoviendo importantes cambios de uso y densidades; y en la periferia modificaron la condición rural de entornos periféricos no urbanizados promoviendo la urbanización de forma dispersa. Por otra parte la aplicación de criterios y**

---

directa por parte de la ciudad: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (1956) y Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá (1959), por ejemplo.

parámetros de diseño<sup>114</sup> de diverso tipo llevaría a la proyectación del viario urbano dando prioridad a la circulación más que a la conformación de proyectos integrales que tuviesen en cuenta la edificación. A pesar de esto en algunos tramos centrales de algunas vías principales mediante la construcción de edificios y atendiendo a normativas se conseguirían resultados con coherencia y unidad urbana. Aspecto que contrasta con la definición urbana de los entornos del viario más especializado en donde las el trazado, las dimensiones propias adoptadas, la sección utilizada y el diseño de cruces y enlaces, cada vez adquirirá mayor autonomía. **Para mostrar las dos formas de operar del urbanismo moderno en cuanto al diseño del viario, podemos mostrar dos ejemplos de vías en zonas centrales y dos en la periferia. En el caso del centro destacan los resultados obtenidos sobre la forma urbana, en la carrera Séptima y en la carrera Décima. Y en el caso del viario en la periferia las avenidas de las Américas y la avenida El Dorado. Las dos carreras representan la consolidación del vector centro norte y las avenidas la inicial formación del vector centro-occidente.**



Vistas de la carrera Séptima y la carrera Décima consolidadas después de la ampliación.

La carrera Séptima, eje principal de la ciudad de Bogotá, en su tramo central fue objeto de importantes ampliaciones viarias para adaptarlo a los nuevos tiempos y al automóvil. A lo largo del eje, a través de su desarrollo y evolución histórica, se habían ya potenciando distintos espacios de interés que le otorgaban identidad y forma. Espacios de referencia urbana que se adicionaban y

---

<sup>114</sup> El viario fue clasificado y jerarquizado mediante el planeamiento como fue el caso de la aplicación de las 7V en el Plan Piloto, de hecho el esquema vial fue lo que más llegó a ejecutarse de dicho Plan.



adaptaban, modificándose tanto en sus actividades como en su forma urbana, a las nuevas necesidades y a los valores simbólicos en el tiempo. Desde la Colonia sobre el trazado de la Séptima, se potenciaron puertas, puentes, puntos de paso y cruce, que se tradujeron en espacios y edificios de referencia: cruces de calles, plazas, edificios administrativos, iglesias, conventos, mercados, etc. Luego en la época republicana, se modificarán estos espacios como nuevos centros de gobierno, equipamientos, avenidas y parques. Ya en la modernidad se establecerán nuevos usos, formas de edificación y también formas de desplazarse. La introducción de los nuevos usos terciarios impactará sobre el centro, obligando a la construcción de edificios en altura y a proponer mejoras en cuanto a la accesibilidad. Por su carácter tradicionalmente gubernamental, religioso y comercial ha representado la más importante centralidad de desarrollo lineal del país. Desde los años 20 su trazado y ordenación fue objeto de propuestas de ampliación (Bogotá Futuro, Karl Brunner)<sup>115</sup>, pero la posibilidad real de su transformación se presentó a partir de los destrozos producidos por el acto violento de rebelión llamado “el Bogotazo”<sup>116</sup>.

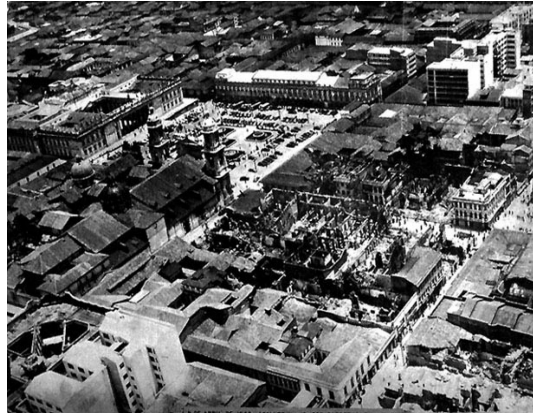
De esta manera la carrera Séptima que no era una calle jerarquizada en sección respecto al trazado español (que la consideraba de 10m como el resto de calles de la ciudad), se amplió obligando a demoler edificios históricos, permitiendo a la vez la introducción predio a predio o mediante englobes, de edificios en altura. Aunque el resultado final no representó la realización de ninguna de las propuestas, la solución adoptada terminaría siendo más parecida a la propuesta del Plan de Reconstrucción de Proa. Se ejecutaron por parte de arquitectos en su mayoría locales, una serie de edificios alineados a la calle, del tipo torre en plataforma y de 14 plantas de altura. Las plataformas conformadas por las dos primeras plantas, serán destinadas al comercio y los bloques superiores a oficinas. La tipología del edificio se repetirá conformando una “calle corredor” con arquitectura moderna. En torno a algunas plazas, parques y cruces se construirán edificios singulares de mayor altura y amplitud, destinados a las empresas más destacadas del momento. El eje de la Séptima fue desarrollado sin Plan, con base en incipientes normativas sobre edificación en altura y con un buen oficio por parte de los proyectistas de cada edificio. El resultado para la ciudad, es la configuración desde la plaza de Bolívar hasta el cruce con la calle 26 -avenida El Dorado donde se localizará el Centro

---

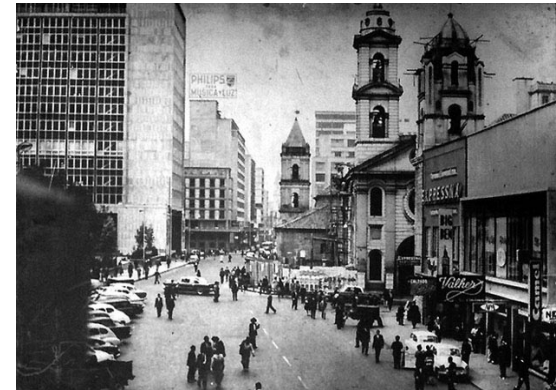
<sup>115</sup> Estudio del ensanche de la “Calle Real del Comercio”, Karl Brunner 1935.

<sup>116</sup> Plan de Reconstrucción De Bogotá. Jorge Arango, Herber Ritter, Gabriel Serrano 1948. Plan Piloto 1951 y Plan Regulador 1953. Plan Regulador 1960, dirigido por el arquitecto Carlos Martínez Jiménez (Fundador Revista Proa).

Internacional-, de un eje urbano, comercial y de oficinas bastante unitario, en el que han convivido los vestigios coloniales y republicanos<sup>117</sup> con la nueva arquitectura moderna propuesta.



Vista aérea del centro con los destrozos del Bogotazo (1948) y modernización de la plaza de Bolívar (1960)



Vistas de la carrera Séptima en su proceso de ampliación y densificación con usos comerciales y terciarios.

<sup>117</sup> A pesar de los resultados positivos en el tiempo, para la configuración de la Séptima, los impactos de su ampliación sobre el patrimonio construido fueron importantes.

La carrera Décima, que estudiada últimamente ha sido denominada “la carrera de la modernidad”<sup>118</sup>, representa en su proyecto de ampliación la aplicación de las pautas de ordenación de la edificación similares a las llevadas a cabo en la carrera Séptima en el centro de Bogotá. Pero su configuración en sección y su trazado responden a lógicas propias y particulares. Su nuevo trazado se dispone sobre antiguos caminos y calles que tenían de ancho hasta 8 metros, uno de los ámbitos distantes para la ciudad de la época, el hospital de San Juan de Dios al sur y el naciente Centro Internacional la norte. La Décima, antes llamada avenida de Los Comuneros (y renombrada avenida Fernando Mazuera o avenida Darío Echandía), fue diseñada y realizada entre 1945 y 1960. Siendo su tramo más representativo el que abarca desde la Avenida Jiménez hasta el Centro Internacional.

Su construcción fue bastante veloz<sup>119</sup> y afectó importantes edificios existentes<sup>120</sup>, pues el interés de la administración en su momento era el de ejecutar importantes obras, *Al alcalde Llinás le interesan ante todo dos grandes obras: completar el Acueducto de Bogotá y ampliar la carrera Décima. En febrero de 1945, el Alcalde insiste en abrir una gran avenida de 40 a 50 metros de ancho, que irá desde la calle Primera hasta la calle 31, se cruzará con la avenida Sanz de Santamaría en la plaza de los Libertadores, donde se encontrará, frente a Bavaria, con el monumento al general San Martín. Por esos días el Concejo establece que, en las avenidas de 40 metros de ancho, los edificios de sus costados podrán tener 12 pisos, como máximo, y mínimo 8 (El Tiempo, 1945-2-13, p.11).* Por lo cual la Décima sería un proyecto trascendental, *La nueva carrera Décima está llamada a ser la principal avenida céntrica de la ciudad, atravesará prácticamente Bogotá de sur a norte y servirá para descongestionar el tráfico urbano, a la vez que para abrir perspectivas de progreso a lo largo de zonas que hoy están, en su totalidad ocupadas por viejas construcciones. (El Tiempo, 1945-2-13, p.11)”*<sup>121</sup>. La Décima adquirirá un importante valor de centralidad -aunque antes de la ampliación ya poseía algunos espacios de interés y uso colectivo-, es con la idea de descongestionar el centro y de darle nuevas funciones, que la calle adquiere una nueva categoría, como avenida comercial. En ella se dispondrán

---

<sup>118</sup> Niño, Carlos y Reina, Sandra, Carrera de la modernidad, 2010

<sup>119</sup> Se compraron, englobaron y edificaron los predios del tramo principal entre 1948 y 1952.

<sup>120</sup> Para trazar la Décima fue necesario derribar varias de las construcciones contenidas en el costado oriental de las cuadras ubicadas entre esta y la carrera Once, con lo cual se eliminaron en los años 1950 edificios de valor histórico y arquitectónico, como la iglesia y convento de Santa Inés de la primera mitad del siglo XVII, la plaza de mercado de La Concepción de 1864, el edificio Salgado, y la plaza de Mercado de Las Nieves de 1905

<sup>121</sup> Sobre el proceso de consolidación del proyecto de la carrera Décima ver: Niño Carlos, Mendoza Sandra, La carrera de la Modernidad. Construcción de la carrera Décima. Bogotá (1945-1960). Insti tuto Distrital de Patrimonio Cultural, 2010, Bogotá. pág. 57-147

importantes edificios de las principales empresas privadas y públicas. Sin embargo con el tiempo se convertirá en el eje longitudinal sur-norte más transitado por transporte público y privado del centro de la ciudad, hecho que le ha llevado a un proceso de degrado.

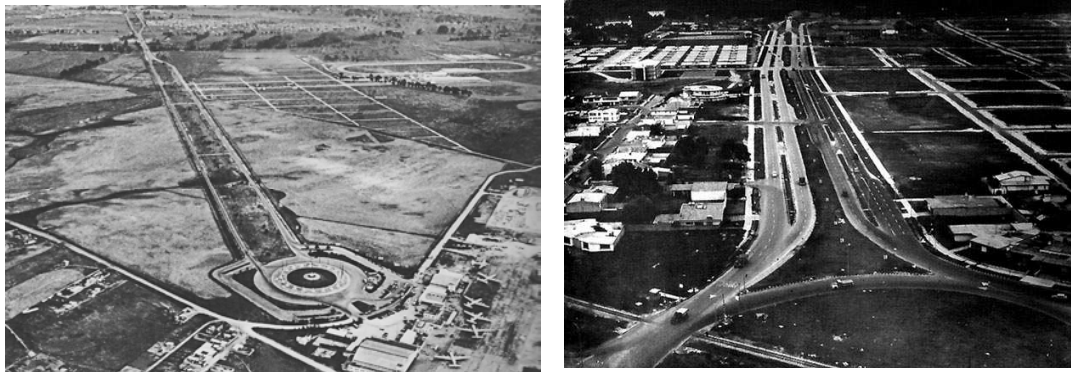
**En el caso de estas dos particulares calles modernas con alineación al vial -conservando la traza cuadrícula, pero con edificaciones nuevas de los años 50 y 60-, hemos visto como los procesos de ampliación de calles y de sustitución edilicia consolidaban avenidas para usos comerciales, terciarios y hoteleros, en la zona central de la ciudad. La tipología edificatoria de plataforma comercial con bloque superpuesto, que densificaría el centro, permitirá la localización de usos comerciales en los tres primeros pisos y oficinas en los pisos altos, permitió insertar edificios dentro de la trama del centro histórico, se realizaron empalmes en altura con las edificaciones bajas preexistentes y por adición consolidación gradual se reconfiguraron calles importantes del centro. Sin embargo paulatinamente las actividades asociadas a los usos de oficinas, empresas, bancos y aseguradoras, iniciarían un desplazamiento hacia el norte de la ciudad, vaciando gran parte del contenido de administración privada que ocupaba el centro.**



Proceso de sustitución edilicia predio a predio por ampliación de calles en el centro.

La avenida de las Américas -construida en 1946- puede ser considerada una de las primeras y más representativas intervenciones modernas en cuanto al viario, la avenida de Las Américas que fue promovida desde un grupo de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, fue concebida como una vía-

parque monumental que desde el centro de la ciudad, se proyectaría hacia el occidente sobre espacios agrícolas para conectar con el aeropuerto de Techo, por lo que adquirió el mote “de vía que no va parte alguna”. *Las conexiones aéreas no merecían contar con tan suntuosa avenida, a ojos de los comentaristas de época*<sup>122</sup>. La avenida y la disposición del Terminal aéreo, repercutieron sobre el área sur-occidental de la ciudad. *El vial concebido como un eje de monumental se realizó con unas dimensiones aproximadas de 8km de longitud y 150m de amplitud y con dos rotatorios en Puente Aranda y en Banderas*<sup>123</sup>. Fue un importante agente de expansión direccionando la urbanización, promoviendo un proceso de crecimiento caracterizado por la construcción de barrios en paquetes, *la iniciativa privada tuvo poco o ningún control específico sobre la forma urbana y el espacio público, a su vez que la gran superficie destinada al parque lineal no llegaría a apropiarse por la comunidad*<sup>124</sup>. Con excepción de la avenida de las Américas, solo *las autopistas Norte y Sur (1951) pasaron a ser así las únicas vías expresas con canales de servicio –las paralelas- existentes en la ciudad en ese entonces*<sup>125</sup>.



Vistas de la avenida de las Américas con el monumento de Banderas en proximidad al aeropuerto de Techo y tramo central.

La avenida el Dorado (también llamada Calle 26 y Avenida Jorge Eliecer Gaitán) es uno de los principales ejes viales de conexión del centro con el occidente de Bogotá, fue construida en 1952 para dar acceso al aeropuerto internacional El Dorado, construido entre 1955 y 1959. Se consideran tanto

<sup>122</sup> Cortés, De la planeación al urbanismo en Bogotá. Bitácora, 11. 2007. Pág. 180

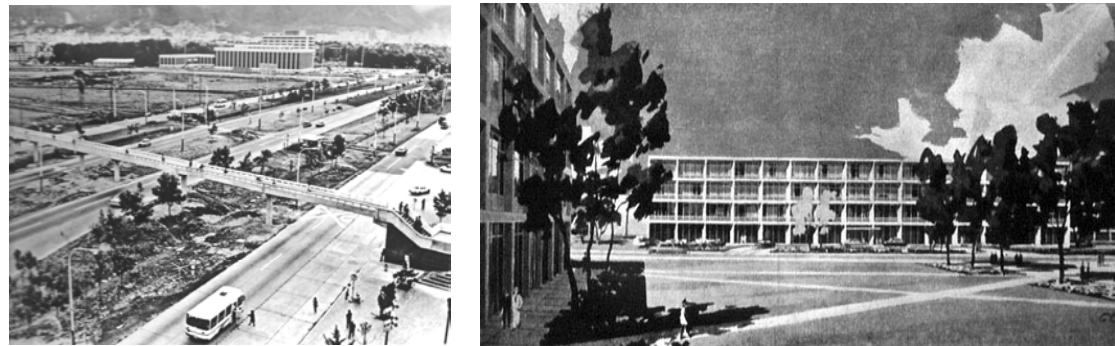
<sup>123</sup> Montezuma, Presente y futuro de la movilidad, 2000.

<sup>124</sup> ídem

<sup>125</sup> Cortes, ídem

la avenida como el aeropuerto unas de las más emblemáticas realizaciones de la dictadura militar de Rojas Pinilla (1953-1957), la prioridad del modelo económico -de la época- *era impulsar de manera contundente la comunicación de Bogotá con otras ciudades colombianas y con el mundo*<sup>126</sup>.

La concepción de la avenida como una de las vías más moderna de la ciudad, considero en su trazado cuatro calzadas diferenciadas, dos principales de tres carriles rápidos y dos laterales de dos carriles destinados al tránsito lento. A su paso por el Salitre se cuenta con otras dos calzadas adicionales de uso local. Las medianas de la vía son arborizadas y ajardinadas. Las repercusiones de la construcción de la avenida fueron importantes no solo porque abrió un nuevo frente de desarrollo hacia occidente, sino también porque promovió la localización a lo largo de su recorrido de nuevos usos terciarios, públicos y privados. La importante reserva de suelo que representaba la hacienda del Salitre fue aprovechada por el gobierno de la dictadura para plantear allí el Centro Administrativo Oficial del Salitre (CAOS), luego denominado Centro Administrativo Nacional (CAN).



Avenida El Dorado en su paso por el área del Salitre y vista del proyecto del Centro Administrativo Nacional.

**Respecto a la centralidad en los casos de las avenidas de las Américas y la avenida El Dorado podemos afirmar que por su concepción como grandes vías que dan prioridad al desplazamiento en automóvil o autobús, llevan a la práctica, una visión del viario como elemento colonizador del territorio, que se abre paso en la periferia para conectar espacios con funciones especializadas - como fue el aeropuerto en los dos casos<sup>127</sup> y del CAN en la avenida El Dorado-.**

<sup>126</sup> AAVV, Bogotá años 50, 2008. Pág. 100

<sup>127</sup> Las terminales aéreas de LANSÁ y aeropuerto de Techo en el caso de la avenida Las Américas y el aeropuerto internacional El Dorado en el caso de la avenida El Dorado.



Los dos trazados que incluyen la incorporación del concepto de vía-parque, tanto en el empleo de áreas verdes en las medianas y separadores, y en los rotatorios propuestos. No promovieron ningún tipo de urbanización que hiciera que se aprovecharan esos espacios para la ciudad. En su lugar se dio una separación formal y funcional entre los dos costados de las avenidas, la urbanización se producirá de manera autónoma respecto a la vía –por paquetes o bolsas- y las relaciones transversales priorizarán el tráfico rodado o las conexiones peatonales a través de pasos peatonales elevados. Se tratará en conclusión en los dos casos de proyectos de viario segregados y autónomos, más cercanos a la idea de autopista urbana que a la de avenida. Donde la centralidad es de distribución puntual y obedece a usos especializados.

La carrera Séptima y la Décima son dos de los principales ejes viarios estructurantes del vector de crecimiento de la ciudad hacia el norte, que denominamos franja centro-norte, mientras, hacia el occidente, la calle 26-avenida Eldorado es la que asumirá un papel urbano dominante y principal respecto a la avenida de Las Américas, conformando la que denominamos franja centro-occidente. Estas dos franjas junto con el núcleo del Centro Internacional son ámbitos de la ciudad que a lo largo del tiempo han destacado en su papel urbano de estructurar el sistema de centralidad principal de Bogotá y son hoy importantes casos de estudio por su relación centralidad e infraestructura.



#### **CAP. 4. Bogotá. Centralidad y aprovechamiento del valor generado.**

Proceso de localización de usos terciarios en el centro tradicional y del barrio para rentas altas Country Club al norte de Bogotá en los años 70. Dos formas de aprovechamiento del valor generado a partir de la existencia de inversiones en infraestructuras de transporte. Fotos: Saúl Ordúz. Museo de Bogotá.



*Las investigaciones sobre centralidad y sobre servicios intentan captar estas implicaciones generales, en clave de desarrollo histórico de la ciudad, y permanecen vinculadas a premisas funcionalistas a favor de las cuales es “natural” que escuelas y centros cívicos queden difusos en el tejido residencial, el cual a su vez, queda dispersado en la diáspora de la “periferia”.*

*Me refiero a las investigaciones en el campo de la arquitectura y el urbanismo. Sin embargo, el estudio de estos temas en la geografía urbana y en la historiografía, no es menos fragmentario ni menos parcial. Desde Christaller en adelante, el estudio de la constitución de los lugares y de los sistemas centrales ha quedado aislado del de la morfología urbana. Quiero decir que la formación de los procesos privilegiados y de las cadenas continuas de actividades, las reglas arquitectónicas específicas de cualquier tipo de ciudad al constituirse lugares centrales, han sido escasamente examinadas.*

*Maurice Cerasi, El espacio colectivo de la ciudad.*

Desde la economía y geografía, como ya se ha explicado en el apartado dedicado a este tema, han existido múltiples aportes para el análisis de la ciudad y las jerarquías urbanas. Consideramos de entrada que estas explicaciones aunque puedan presentar limitaciones, son bastante esclarecedoras y complementarias a otro tipo de aproximaciones sean de tipo espacial o morfológico, las cuales no llegan a expresar de manera satisfactoria la relación entre localización de funciones urbanas y aprovechamiento del suelo. Aunque es evidente que la centralidad ha mutado de forma y función desde la ciudad tradicional hasta la ciudad contemporánea, lo que no se pueda aceptar es que los procesos de configuración de la centralidad en las ciudades dependan casi exclusivamente de decisiones en las que prima una confusión: el entender la producción de centralidad como un negocio de aprovechamiento del valor generado, más que como un servicio de igualdad y equidad urbana.

*Como explica Cerasi, en la ciudad occidental, las funciones colectivas se reflejan en la forma y en las jerarquías del espacio urbano. Centralidad, monumentalidad, servicios, sedes del sistema terciario, han reencontrado de vez en cuando o perdido el nexo con estas formas y con estas jerarquías. En la ciudad contemporánea, el trazado arquitectónico de las funciones colectivas mantiene una relación ambigua con estos factores. No los expresa todos: los mecanismos económicos de aprovechamiento del suelo y el agresivo crecimiento de los servicios comercializados, conducen a la marginación de las funciones colectivas, incompatibles con estos procesos, de los lugares significativos de la ciudad.*

A su vez, la valoración social de los lugares en la ciudad respecto a las funciones y formas de concreción de la centralidad han cambiado. Este hecho obliga a replantear el significado de conceptos utilizados en el planeamiento (equipamiento, servicios, espacio público, etc.), con el fin de evaluar y también reconducir los procesos de una centralidad urbana que viene siendo monopolizada y que pierde fuerza en su significación social, a pesar de ser productiva en términos estrictamente económicos para los inversores.

*La misma lógica de las reivindicaciones y de las luchas para un “uso alternativo de la ciudad”, referente a aspectos múltiples de la vida urbana y partes heterogéneas de la ciudad, estimula la modificación del concepto de “servicio”. Ya no se trata de un elemento pertinente solo a la residencia, afectado por problemas que son en el fondo los de la “calidad de la vida urbana”; este encuentra fuertes conexiones con funciones, valores y relaciones hasta ahora atribuidos solamente al centro de la ciudad<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup>. Cerasi, El espacio colectivo de la ciudad, 1990. Pág. 181

### Renta del suelo urbano, organización de la centralidad. Perspectivas para el proyecto urbano

Para el estudio de la lógica interna de organización de la ciudad, y para el establecimiento de sus principios ordenadores y sus respectivos modelos formales, el concepto de renta del suelo urbano<sup>2</sup> aparece con bastante frecuencia. En palabras de Camagni, *la renta ha aparecido como estrechamente asociada a decisiones localizativas de las empresas y de las familias y, por tanto, como elemento del todo interno a los fenómenos que constituyen el espacio económico: ventajas de aglomeración, demanda de accesibilidad, necesidad de interacción con todas las actividades localizadas*<sup>3</sup>. Es decir que constituye, una objetivación y asignación de valor a un lugar en términos económicos y de precio, hecho que explica las elecciones localizativas, productivas y residenciales según el valor que le lleguen a atribuir los actores económicos. En la mayoría de casos esta valoración es explícita y se manifiesta en una disponibilidad a pagar (y a recibir, para el propietario) un determinado precio máximo (mínimo) y, por tanto, un precio de mercado por el uso de cada porción de suelo urbano. Mientras que en otros, el valor emerge implícitamente por las decisiones de localización y de movilidad, asumiendo un “precio sombra”, a partir de la valoración del suelo urbano como un recurso escaso. Estas valoraciones como vemos, están estrechamente ligadas a procesos de optimización, de la localización de cada actividad tanto productiva como residencial, y de la asignación de recursos territoriales, minimización de costes de movilidad y de transporte.

Pero si la renta es, pues, *el precio que mantiene en equilibrio demanda y oferta de suelo y realiza la mejor asignación territorial de los recursos para la colectividad en su conjunto (en un contexto estático en el cual, es necesario subrayarlo, las rentas personales y las funciones desarrolladas por cada individuo y por las distintas clases sociales en la sociedad son supuestas exógenas y no forman parte del proceso de optimización)*. Sería necesario entonces, extender los criterios de esta optimización en términos sociales y en razón de un equilibrio económico general, con proyecciones intertemporales y con una visión dinámica, una teorización que aún es hoy compleja, en gran parte controvertida y sometida a juicios de valor, que difícilmente puede ser llevada a la práctica de manera consciente e instrumentalizada.

---

<sup>2</sup>. En economía se define como “renta”, en analogía con la remuneración de los suelos, la remuneración que cualquier factor (o bien) de oferta limitada recibe por encima de sus costes de producción. Camagni, Roberto, *Economía Urbana*, Antoni Bosch, Editor, 2005, Barcelona. Pág. 165

<sup>3</sup> Camagni, *Economía Urbana*, 2005. Pág. 163



Para nuestro caso en el que nos interesa hacer énfasis en la utilidad del enfoque de la renta del suelo en el entendimiento de la estructura de la ciudad y en la determinación de áreas de centralidad, en relación con las redes de movilidad, vale la pena destacar tres aspectos que no solo explican la idoneidad y vigencia de la renta urbana como instrumento de análisis de la ciudad existente, sino que también le constituyen en su versión más actualizada, como un elemento base para las decisiones que opten por un equilibrio urbano en la ciudad:

- la renta normalmente ha emergido de consideraciones de tipo micro económico y microterritorial (renta diferencial), hoy parece necesario incorporar la escala macro económica y macroterritorial (renta absoluta), pues como observa Camagni, no solo vale la pena detenerse en las porciones de suelo, sino también observar la dimensión agregada y global, de lo contrario la renta como cuota distributiva (urbana o nacional) solo tendrá repercusión positiva en una específica clase social, de propietarios o *rentiers*.

- el suelo rural “original” es objeto de una potencial utilización monopolística y esta destinado a una potencial remuneración extraordinaria. Y el suelo urbano es un producto de inversiones infraestructurales y aglomeración de actividades, el cual se convierte en recurso escaso de acuerdo a sus propiedades de accesibilidad.

- una característica general del suelo urbano o rural es aparentemente tener un papel importante en la producción social general, sin embargo este valor no solo corresponde en términos de su prestación productiva específica, sino que también a otros elementos que le son externos: para el suelo urbano, los procesos generales en cuanto a la urbanización, la población y las actividades; la proximidad a infraestructuras de transporte, a un “centro” urbano, a otras actividades relacionadas. Y para el suelo agrícola, las condiciones de fertilidad otorgadas por la naturaleza.

Frente a las anteriores descripciones del funcionamiento de la renta urbana se deduce entonces que respecto a otras actividades productivas, la renta como remuneración de la tierra no estimula la oferta agregada total, sino que optimiza la asignación de recursos y genera una cuota distributiva. Por esto generalmente, la renta como un “ingreso no ganado”, sustraído de las demás actividades es a menudo indicada como fuente de ineficiencia económica e injusticia social, a la vez que sus receptores como enemigos de la colectividad.

### La renta del suelo, orientada hacia la equidad y bienestar social

La renta del suelo urbano es uno de los aspectos a tener en cuenta para establecer políticas de equilibrio urbano, tal y como se ha demostrado desde Ricardo a VonThünen<sup>4</sup>, la lógica de fondo del enfoque de la renta del suelo no lo modifica, sino que al contrario puede llegar a enfatizar su aspecto distributivo, estableciendo que como “ingreso no ganado” depende de lo que pueda llegar a desarrollar alrededor de cada lugar específico: la localización relativa del “centro”, la presencia de infraestructuras de transporte, la evolución de los precios de los productos y los procesos generales de urbanización de la población en el caso de la economía de la ciudad.

La renta nace del “valor de posición” como *public value*<sup>5</sup>, y para su formación requiere de la formación de una demanda donde las actividades a localizarse tengan obtengan ventajas de “proximidad”, hecho por el cual estarían dispuestas a pagar (en forma de renta), los beneficios de esa proximidad. Y por lo tanto la renta es ineliminable, pues nace de unas ventajas objetivas independientemente de la propiedad pública o privada de los suelos. Aparecen entonces muchos matices que convendría revisar, por ejemplo: si bien la renta muestra comúnmente un perfil decreciente al aumentar la distancia del centro -lo que representa una mayor densidad de uso en el centro respecto a la periferia, donde habrá los edificios más altos, mayor empleo, menor dimensión de viviendas, etc-. Este esquema puede ser modificado en casos de un libre acceso al suelo, la congestión central puede llegar a empujar a algunas localizaciones a desplazarse a la periferia, dado que el coste de congestión sustituiría el de la renta como criterio organizador. Por otro lado también está el principio de casualidad que explica la localización y beneficios del primero en llegar y situarse en un lugar, este es un aspecto que aunque básico, pone en cuestión la condición de equidad social, pues la designación del suelo como recurso atendiendo a las dinámicas y tendencias urbanas, debería llegar ser una ventaja de utilidad convertible en ventaja económica aprovechable por quien burocráticamente se encarga de la asignación.

Por lo tanto la renta se trata de una asignatura que se encuentra -o debería estar- en constante revisión en la planificación de cada ciudad, en las políticas y estrategias pues *el control social de la renta del suelo puede tener lugar no tanto mediante su negación desde su principio, sino más bien mediante la tributación*<sup>6</sup>, así como también, la aplicación de correctas prácticas urbanísticas de control

---

<sup>4</sup> Camagni, Economía urbana, 2005. Pág. 178.

<sup>5</sup> Marshall (1977)

<sup>6</sup> Camagni, Economía urbana, 2005. Pág. 179

de crecimiento de la ciudad y *zoning*, pueden llegar a contrarrestar los efectos de renta "especulativa", haciendo que los procesos de urbanización y creación de nuevas accesibilidades y rentas de posición, actúen sobre los terrenos ya urbanizados. Situación que puede acontecer en el caso de un bloqueo por parte de la administración a la construcción, en el que la demanda de suelo urbano, aumentaría el valor de mercado de áreas ya urbanizadas.

Para finalizar, parece necesario -según Camagni-, no exorcizar ideológicamente la renta, se trataría más de entender las razones genéticas de las lógicas de organización económica de la ciudad, para aumentar la riqueza social. *Las políticas urbanísticas deberían responder positivamente a las demandas de "aglomeración" (haciendo pagar, de todas formas, el coste entero de la misma); crear en lugar de contrarrestar, nuevos valores de accesibilidad mediante la preparación de infraestructuras de transporte eficientes; y, por último hacer llegar a la colectividad una parte de la plusvalía que de esta forma se ha contribuido a producir mediante la imposición sobre la renta del suelo*<sup>7</sup>. Por lo tanto el planteamiento de nuevas perspectivas y estilos de intervención en la ciudad que tengan como objetivo equilibrar el territorio, a partir de paradigmas de sostenibilidad y habitabilidad no deben ser abandonadas, pues tanto las ventajas de la intervención como los costes de la no intervención son igualmente relevantes. La idea de equidad territorial y eficiencia agregada deben ser objetivos compatibles, y además a medio y largo plazo pueden producir resultados coherentes y sinérgicos.

Frente a estas posibilidades en las que la responsabilidad de la planificación territorial y urbana se ha ampliado, se integran visiones sectoriales, y se integran entonces objetivos espaciales y económicos. Se deben explorar nuevos métodos y prácticas de programación negociada, formas de asociación público-privado y formas de acuerdo negociado en el campo de los grandes proyectos urbanos, con políticas de desarrollo territorial más eficaces, transparentes y realmente participativas. Las actuaciones deben responder a las condiciones de tipo *hard*, -principalmente de accesibilidad e infraestructuras- y de tipo *soft* -capital humano, conocimiento y calidad ambiental-, considerando las particularidades de lo local y repercusiones y relaciones a escala global. La organización de la ciudad como espacio económico y de equidad social, esta como hemos visto estrechamente relacionada con las infraestructuras y la accesibilidad, y por dónde y cómo se disponen y también aglomeran las actividades, el reto consiste entonces en hacer que esto se produzca de manera direccionada y equilibrada.

---

<sup>7</sup> Camagni, Economía urbana, 2005. Pág. 180

### **Bogotá la centralidad desde una visión económica complementaria a la urbanística**

Un análisis de Bogotá en términos del valor del suelo nos arroja una visión de conjunto de la ciudad que nos explica de manera sintética, cuales son las áreas que desde el punto de vista social y económico son mejor consideradas para la inversión. Si profundizamos un poco más en esta imagen podemos verificar que hay una relación bastante evidente entre las condiciones de accesibilidad y la existencia de inversiones en infraestructuras de transporte, la localización de actividades y precios del suelo.

En primer lugar, se observa que los espacios relacionados con las actividades terciarias, los comercios y centros comerciales de alto rango y las viviendas dirigidas a la población con mayores rentas, se han ido localizando de manera agrupada en nube y distribuida a lo largo de unos vectores principales, uno de sentido centro-norte –que explica la tendencia del desplazamiento histórico de actividades y población de estratos altos hacia el norte de la ciudad- y otro de sentido centro-occidente –que más se caracteriza por reunir nuevos equipamientos y edificios institucionales, y más recientemente usos terciarios y comerciales-. En un segundo lugar podemos también identificar la relación de estos vectores principales con una serie de calles, unas de distinta conformación y trazado que agrupadas y alineadas en sentido centro-norte que explican la histórica expansión de la ciudad hacia el norte a partir de la construcción y modificación de ejes de corredores viarios; y otras que en sentido centro-occidente que con trazado más unitario en su longitud muestran la paulatina y progresiva colmatación de sus bordes.

Mientras que en tercer lugar, reconocemos un efecto de concentración de actividades terciarias en determinados puntos de la ciudad, espacios que podemos definir como sus principales centros actuales. Uno en torno al centro histórico tradicional y su prolongación hacia el norte (Centro Internacional), uno al norte de la ciudad ya consolidado y otro de más reciente formación al occidente. Unos de los análisis más recientes y completos que puedan aportar una visión económica más compatible con la temática y enfoque a desarrollar aquí, para el caso específico de Bogotá, son las investigaciones llevadas a cabo por Oscar Borrero y Esperanza Durán (Borrero<sup>8</sup> y Durán).

---

<sup>8</sup> Borrero, *Bogotá ciudad equilibrada en usos y servicios localización estratégica de equipamientos*, 2008.

En este estudio producido para la Cámara de Comercio en octubre de 2008, Oscar Borrero se plantea el objetivo de analizar la ciudad de Bogotá desde el punto de vista de la distribución de los Usos y Servicios, buscando una ciudad equilibrada en la distribución de los equipamientos y las centralidades, especialmente las zonas generadoras de empleo, el comercio, la industria y los servicios. De acuerdo con la propuesta del Alcalde para la revisión del POT en el año 2009 se pretende “revalorizar el

En una serie de documentos consultados elaborados por los autores podemos observar dos interesantes aportes, por una parte un análisis evolutivo a través de los años de las transformaciones en los valores del suelo, como también por otra parte unas referencias a la localización de proyectos urbanos de importante tamaño e influencia sobre la ciudad. En nuestro caso tomaremos como referencia estos estudios económicos, para establecer correlaciones con variables más de índole urbanística, o sea las relaciones que se producen entre la localización estratégica de ciertas actividades centrales, el tipo de proyectos o transformaciones urbanas –en cuanto a edificación e infraestructura- que le materializan espacialmente y el proceso de evolución y modificación de la centralidad en Bogotá. Bajo un enfoque que busca promover una ciudad equilibrada en usos y servicios, a través de acciones que puedan llegar a *revalorizar el territorio y contribuir a equilibrar internamente las áreas de oportunidad, la oferta instalada de servicios y las demandas existentes y proyectadas*<sup>9</sup>, se establecen algunos objetivos que justifican el trabajo económico desarrollado por Borrero: armonizar los planes maestros urbanística y financieramente al ordenamiento territorial; orientar la inversión pública a través de acciones estratégicas e integrales, que permitan asociar inversión privada al desarrollo del territorio; reducir los tiempos de desplazamiento y transformar los entornos urbanos para integrar los equipamientos como elementos estructurantes del territorio.

Dichos objetivos sin duda abarcan gran parte de la problemática inherente a la centralidad urbana en cualquier ciudad, quedan reflejadas la necesidad de hacer que el planeamiento se elabore de forma tal que posea una viabilidad bajo criterios económicos pero también urbanísticos; un planeamiento que opte por una orientación de la inversión privada y pública para el bien social y colectivo, un planeamiento que sea estratégico y que considere soluciones integrales, en donde las políticas, propuestas y proyectos promueven una movilidad en relación a la localización de las actividades estableciendo una estructura urbana coherente. Si tomamos como base los estudios focalizados en los usos y los servicios y el valor del suelo<sup>10</sup> realizados por Borrero y Durán para Bogotá, que abarcan

---

territorio y contribuir a equilibrar internamente las áreas de oportunidad, la oferta instalada de servicios y las demandas existentes y proyectadas”.

<sup>9</sup> ídem

<sup>10</sup> Borreo, Durán, *El valor del suelo urbano en Bogotá*. Investigación del CENAC, 1979. Investigación FEDELONJAS 1989.

Los estudios de Oscar Borrero y Esperanza Durán de 1979, se refieren a los usos de alto impacto sobre la base económica urbana, principalmente los destinados al comercio y a los servicios terciarios (oficinas), y que podrían ser los que generan mayores necesidades en cuanto a la movilidad, es decir pueden ser determinantes en las decisiones sobre los sistemas de transporte. En este sentido son estudios que aún son parciales y obvian otro tipo de estructuras de usos que también son relevantes en cuanto a la estructura de la ciudad, podríamos entonces hablar de los sistemas de equipamientos (educativos,

desde la década de los años 50 hasta el año 2008 y que se presentan a través de planos de curvas de isoprecios, y hacemos una relación con la estructura de la centralidad que va adquiriendo la ciudad podemos establecer por lo menos seis etapas<sup>11</sup>:

ETAPA I. De la ciudad monocéntrica a la metrópoli. Desde el sistema social colonial al burgués y al capitalista.

ETAPA II. Hacia la ciudad policéntrica moderna. Inicios de modernización e internacionalización.

ETAPA III. De la ciudad en extensión. Barrios y localización diferenciada por rango y funciones.

ETAPA IV. De la ciudad pluricéntrica. Competencia entre centros en el eje centro-norte.

ETAPA V. La ciudad en densificación. Centros de prestigio y centros populares.

ETAPA VI. Una ciudad pluricéntrica y dos ejes. Los ejes centro-norte y centro-occidente.

---

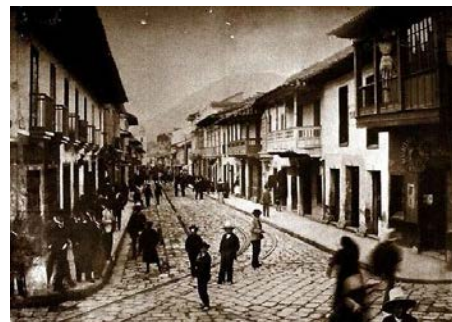
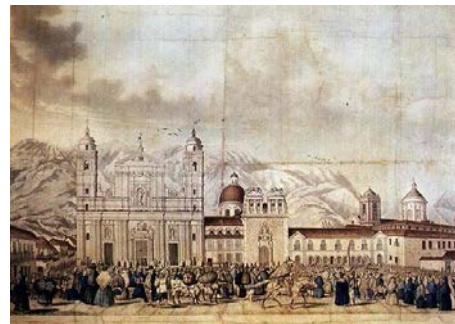
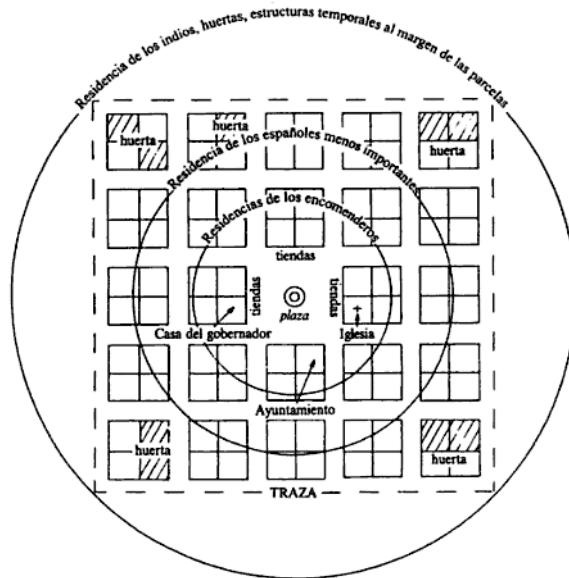
recreativos y culturales), sistemas hospitalarios y de servicios de la salud, sistemas de espacios libres, sistemas estrictamente comerciales, o también centrados en los tejidos residenciales., etc.

<sup>11</sup> Siendo los estudios de Borrero y Durán centrados en representar el valor del suelo y la localización de los principales usos comerciales y de oficinas, no abordan la variable morfológica y espacial, por lo tanto encontramos diferencias respecto a nuestro enfoque que intenta buscar identificar sinergias –en este capítulo- entre el plano económico pero a su vez morfológico. Para estos investigadores por ejemplo se presenta el englobe dentro de una misma curva de precios de zonas que para nosotros son distantes o que difieren en su forma o simplemente poseen una buena conexión. Por lo tanto aquí nosotros estableceremos nuestras propias etapas, que pueden ser coincidentes o no respecto las justificadas por el estudio de referencia.

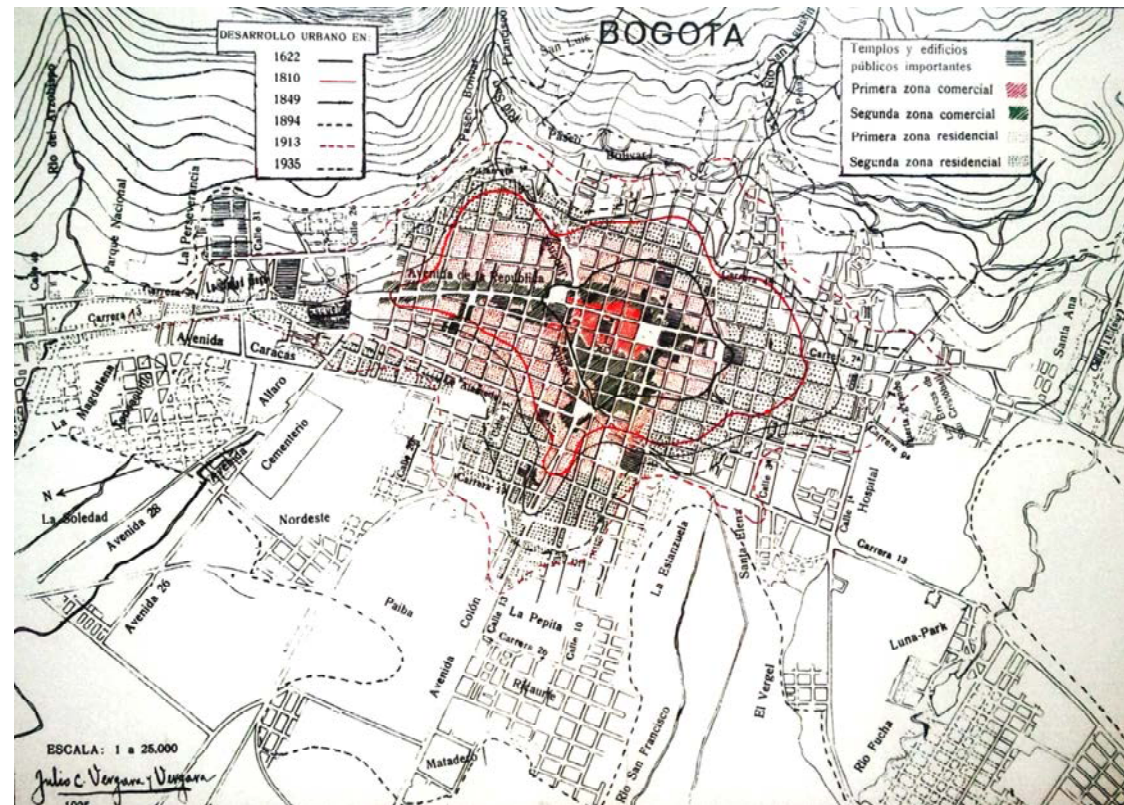


**ETAPA I. De la ciudad monocéntrica a la metrópoli. Desde el sistema social colonial al burgués y al capitalista.**

Esta primera etapa –no es considerada en los estudios- pero explicaría el paso de la condición de monocentrismo de la ciudad en torno al centro histórico y su plaza central -muy limitado aún por los ríos San Francisco y San Agustín-, a un monocentrismo alargado o policentrismo incipiente y de proximidad representado en los principales ejes longitudinales de la ciudad (calle Real o Carrera Séptima). Policentrismo que más tarde será evidente en la primera década del siglo XX con la localización del nuevo barrio-centro extramuros llamado Chapinero al norte de Bogotá, que se consolida como espacio comercial relacionado al centro tradicional (gracias a la conexión con el tranvía y luego por el trazado de la Carrera Trece).



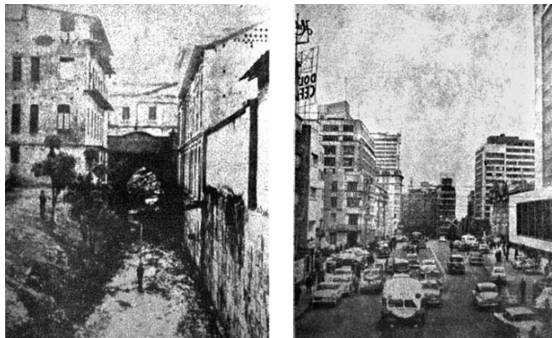
Esquema de distribución monocéntrica de los usos en una ciudad de trazado colonial español. (Schwartz, S. B. 1992).  
La Plaza Mayor centro Coloniial y la Calle Real del Comercio (carrera Séptima) eje comercial hacia el norte en la República.



Evolución y distribución de zonas institucionales, comerciales y residenciales en Bogotá desde 1622 a 1935 (Vergara, J. C. 1935) ETAPA I. De la ciudad monocéntrica a la metrópoli. Desde el sistema social colonial al burgués y al capitalista.

## ETAPA II. Hacia la ciudad policéntrica moderna. Inicios de modernización e internacionalización.

Esta segunda etapa, nos muestra hasta 1960, como las actividades comerciales y de oficinas se extienden y consolidan lo largo de las carreras Séptima, Décima, Trece y Caracas, desde la Plaza de Bolívar hasta el nuevo centro de negocios que será el moderno Centro Internacional localizado en la Calle 26 (luego avenida Eldorado, conexión al Aeropuerto Internacional). Aquí en este periodo destacan por su importancia como espacios centrales aglutinadores de oficinas de entidades estatales y privadas, del sector financiero de empresas de grande y mediano tamaño, como también por la introducción de hoteles modernos, la calle Avenida Jiménez, la avenida 19 y el sector del centro Internacional hasta la calle 32.



El río San Francisco límite norte de la ciudad colonial y la Avenida Jiménez eje terciario, resultado de su cubrimiento en 1930.



La avenida 19 en su consolidación como eje terciario y el Centro Internacional en San Diego en los años 1970.





Evolución de los precios del suelo usos con la localización de usos terciarios, comerciales y vivienda de rentas altas. (Mayorga 2013 sobre base Borrero y Durán, 1989). ETAPA II. Hacia la ciudad policéntrica moderna. Inicios de modernización e internacionalización. Hasta 1960

### ETAPA III. De la ciudad en extensión. Barrios y localización diferenciada por rango y funciones.

En esta tercera etapa hasta 1970, ya está consolidado el eje de centralidad desde la plaza de Bolívar al Centro Internacional con su núcleo de usos mixtos denominado Conjunto Tequendama-Bavaria. Por otra parte sectores como Chapinero (carrera Trece con calle 60), el Lago y Chicó (Avenida carrera 15 desde la Calle 72 con Caracas hasta la Calle 85), el 7 de Agosto (carrera 24) y el barrio Sears en torno al almacén de cadena de la firma norteamericana del mismo nombre (calle 53) serán objeto de la localización de funciones comerciales. De manera generalizada los mayores valores del suelo, coincidieron con los cambios de uso residencial a comercial o de oficinas, sobre unos ejes o focos, no solo incrementando el valor ya alto de algunos barrios ocupados originalmente por rentas altas, sino que también densificando en altura. Los mismos nuevos usos compitieron con el residencial, que se desplazará más al norte creando nuevos barrios. Por contraste podemos apreciar que el uso industrial por su parte tenderá a situarse en las áreas periféricas, hacía el sur (autopista del Sur) y el occidente (Calle 13, Avenida de las Américas, sector Paloquemao y Puente Aranda), ocupando zonas de más bajo valor que competirían en su localización con residencia de menores ingresos, aspecto que marcara bastante la tendencia del valor de suelo sobre el vector centro-norte hasta la actualidad.



Zona industrial de Puente Aranda con en los años 1960 y densificación de los principales ejes viarios en 1970. Carreras Trece y Séptima al norte.



Evolución de los precios del suelo usos con la localización de usos terciarios, comerciales y vivienda de rentas altas. (Mayorga 2013 sobre base Borrero y Durán, 1989). ETAPA III. De la ciudad en extensión. Barrios y localización diferenciada por rango y funciones. Hasta 1970



#### ETAPA IV. De la ciudad pluricéntrica. Competencia entre centros en el eje centro-norte.

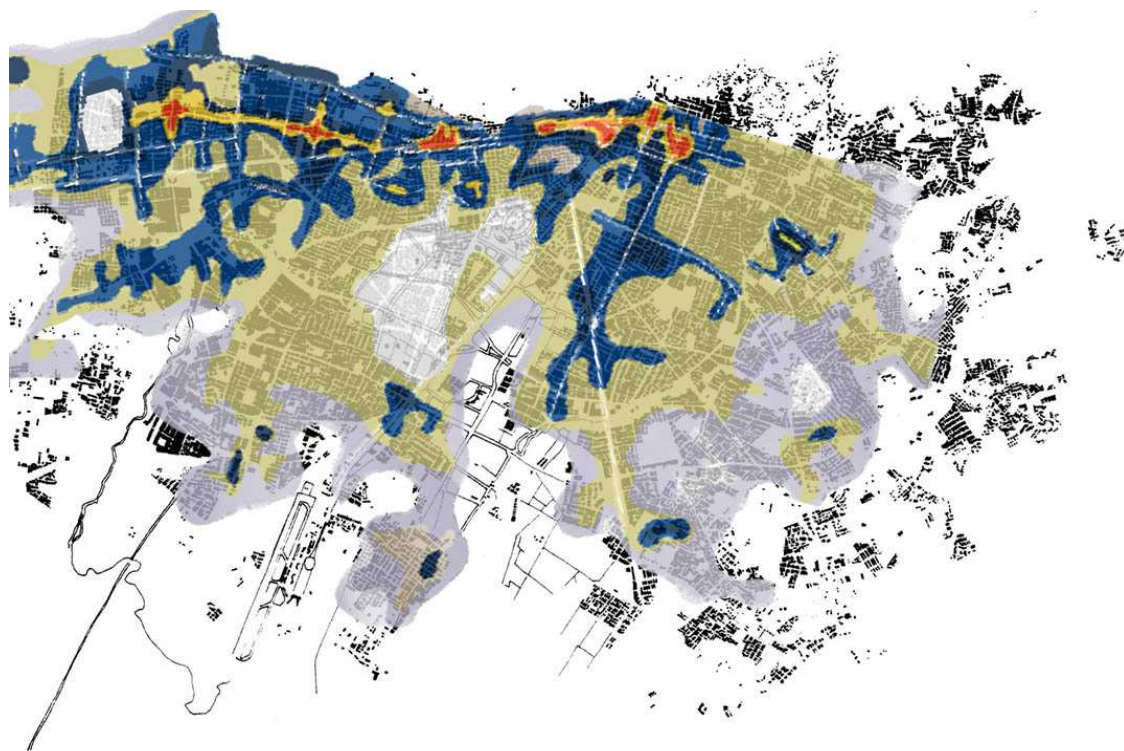
A finales de la década de los años 70, la cierta homogeneidad y equilibrio que existía en el valor del suelo entre el centro tradicional y el centro internacional -y podemos decir en su valoración como centralidad- tiene importantes variaciones, *los valores del Centro Internacional habían sobrepasado al centro tradicional y se disputaban con Chapinero*. En la calle 72 (avenida Chile) al norte de Chapinero, se incrementa el valor del suelo en su intersección con la carrera Séptima, lugar donde se da un proceso de densificación en altura de oficinas y se configurará un importante eje terciario-comercial situado sobre la avenida Chile. También la zona del Chicó sobre la carrera 15 incrementa su valor al nivel del Centro Internacional y Chapinero, se crea una zona entre las calles 85 y 90 (actual zona Rosa), en donde se concentran comercios de alto rango, oficinas, hoteles y restaurantes, que modificarán su estado inicial de barrio residencial. El proceso se extendió por la carrera 15 desde la calle 72 hasta la calle 100. *Toda la carrera 15 tuvo una competencia entre el comercio y la vivienda hasta que en 1980 eran pocas las casas que permanecían como vivienda. De hecho solo hasta el Acuerdo 7/79 se legalizó el uso comercial de la Carrera 15, en tanto que este uso ya venía siendo aplicado desde diez años antes.* Desde 1954 se había realizado la anexión administrativa de los núcleos de los municipios vecinos a Bogotá, su interacción con la estructura urbana fue escasa. Es con la construcción de primer gran centro comercial “Unicentro” –que incluyó un conjunto residencial en torno- sobre el cruce de la carrera 15 con calle 127, que la ciudad se proyecta en su crecimiento y valor del suelo en dirección al municipio de vecino Usaquén. Según Borrero y Durán, *al finalizar la década de los años 70 Bogotá ya era una ciudad Pluricéntrica, con varios centros generadores de empleo, comercio y servicios compitiendo entre sí: Centro Internacional, Chapinero y Chicó*<sup>12</sup>.



El centro internacional, la Avenida Chile y la zona del Chicó, centros terciarios y de empleo en imágenes de 1980.

---

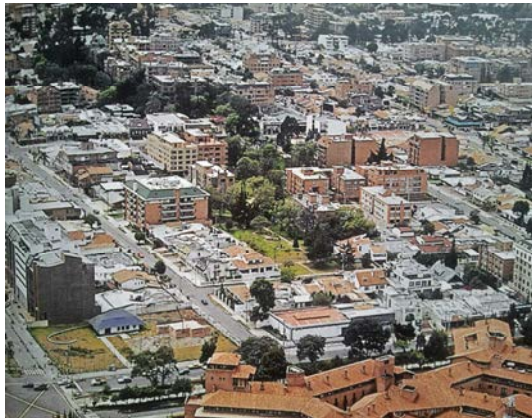
<sup>12</sup> Borrero, 2008. Pág. 6



Evolución de los precios del suelo usos con la localización de usos terciarios, comerciales y vivienda de rentas altas. (Mayorga 2013 sobre base Borrero y Durán, 1989). ETAPA IV. De la ciudad pluricéntrica. Competencia entre centros en el eje centro-norte. 1980

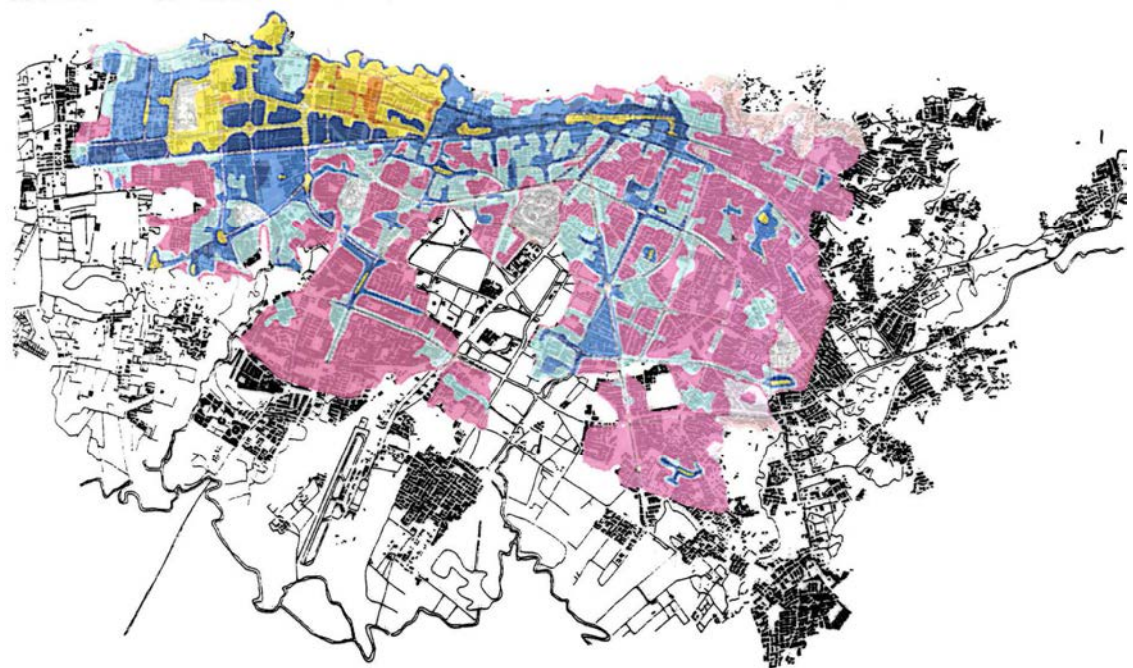
#### ETAPA V. La ciudad en densificación. Centros de prestigio y centros populares.

En la quinta etapa hacia finales de la década de los 80, se verifica que la estructura de centralidad lineal organizada en un vector centro-norte de la etapa anterior, tiende a desplazarse aún más al norte. Si bien el ámbito Centro-Centro Internacional mantenía usos gubernamentales y financieros respectivamente, la mayor valorización del suelo se localizó en los entornos de los centros comerciales de Unicentro (Barrio multicentro), Andino (Barrio Chicó) y Santa Bárbara (Usaquén). El proceso de nueva localización de oficinas se acompañaría de la construcción de vivienda en altura para rentas altas. A partir de los datos de Borrero y Durán, también se hacen más visibles valorizaciones en otras áreas de la ciudad, algunos centros de comercio populares generando nuevas centralidades intermedias: *7 de Agosto, Las Ferias, Suba* –municipio anexo-, *Restrepo, Ricaurte, Venecia y Kennedy*. Y también se observan manchas blancas correspondientes a los terrenos disponibles en la zona central o grandes equipamientos, los del Salitre que eran propiedad del Estado (Ciudad Salitre se construiría desde 1989), los de la Universidad Nacional y el Country Club, ámbitos que contienen gran cantidad de espacio libre.



Vista de la densificación del norte de Bogotá en el Barrio Chicó y Central de Abastos al occidente, remate de la avenida de Las Américas con los barrios populares de Ciudad Kennedy.





Evolución de los precios del suelo usos con la localización de usos terciarios, comerciales y vivienda de rentas altas. (Mayorga 2013 sobre base Borrero y Durán, 1989). ETAPA V. La ciudad en densificación. Centros de prestigio y centros populares. 1990

#### ETAPA VI. Una ciudad pluricéntrica y dos ejes. Los ejes centro-norte y centro-occidente.

En la sexta etapa que abarcaría desde los años 90 hasta 2008, los usos comerciales y terciarios se intensifican modificando la centralidad a partir de estas actividades direccionales en dos áreas principales, por una parte, se fortalece el sector Chicó-Usaquén hacia el norte y, por otra, se inicia el proceso de conformación del sector Ciudad Salitre, hacia occidente. Al norte algunos espacios que eran residenciales asumen en su tejido la transformación en pequeños centros empresariales con actividades complementarias, de ocio y restaurantes: el Parque de la 93 (Barrio el Chicó), el Parque de Usaquén y sus alrededores (centro histórico de Usaquén), además se produce un efecto de aglomeración de estas actividades, que harán que se localicen nuevos centros comerciales (Retiro, Atlantis, etc.) en proximidad a los ya existentes como en el caso del C. C. Andino.

Mientras que al occidente se sitúan nuevos edificios terciarios sobre la Avenida el Dorado –conexión directa al aeropuerto del mismo nombre-. También a la vez se construyen algunos edificios de equipamiento y gubernamentales (Hemeroteca Distrital, Gobernación de Cundinamarca, Fiscalía General de la República, nueva sede de la Embajada de Estados Unidos, etc.) que se suman a los ya existentes del complejo ministerial CAN (Centro Administrativo Nacional) construido entre 1956 y 1962. El área correspondiente a la antigua Hacienda del Salitre, también se desarrollará con 300 hectáreas de vivienda para clase media y dos nuevos centros comerciales Gran Estación y Salitre Plaza.



Vistas de la avenida el Dorado en proximidad al CAN; Ciudad Salitre con el centro comercial Salitre Plaza; Centro de Negocios en el sector de Santa Barbara en proximidad al núcleo de Usaquén.



Evolución de los precios del suelo usos con la localización de usos terciarios, comerciales y vivienda de rentas altas. (Mayorga 2013 sobre base Borrero 2008). ETAPA VI. Una ciudad pluricéntrica y dos ejes. Los ejes centro-norte y centro-occidente. Hasta 2008

### **Bogotá. Dos ejes y tres polos la ciudad y la ciudad que viene.**

En conclusión respecto al valor del suelo, en esta etapa más reciente nos encontramos un panorama bastante definido sobre tres focos principales de centralidad interrelacionados *el Centro internacional siguió perdiendo su importancia y con mayor razón el Centro tradicional histórico de la Avenida Jiménez. Chapinero era una zona poco atractiva para las empresas y oficinas. Aunque Bogotá era una ciudad pluricéntrica, ahora solo tenía tres grandes polos de atracción: 1) el Centro Internacional para el sector financiero y las grandes empresas o el gobierno, 2) el sector de Chicó-Unicentro convertido en un gran centro expandido de comercio y servicios la norte de la ciudad, adonde se habían trasladado las multinacionales, grandes empresas, algunas entidades financieras y casi todos los servicios de alto nivel. 3) el sector del CAN y Ciudad Salitre sobre la Avenida El Dorado hacia el aeropuerto.*

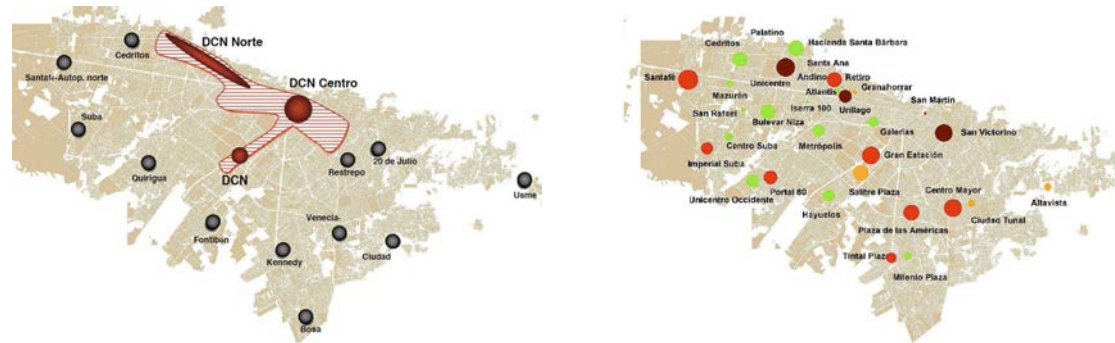
La estructura de la centralidad anteriormente descrita y basada en la relación entre tres centros principales con actividades direccionales y que concentran los más altos valores del suelo Centro tradicional-Centro Internacional, Chicó-Unicentro y CAN-Ciudad Salitre, viene hoy en su desarrollo consolidándose y también a la vez transformándose. Esta centralidad de forma generalizada es el resultado ya sea de modificaciones de barrios existentes a través de la implantación de nuevas funciones y densificación en altura como es el caso del caso del vector centro-norte y/o de la introducción de una nueva edificación y urbanización con nuevos usos, como ha sucedido en el vector centro-oriente. Dicha estructura que se ha denominado como “centro expandido” de Bogotá, persiste en su orientación al norte y al occidente, pero no es del todo una conformación estable, hecho que se explica a partir de las variaciones producidas en los procesos de su propia formación en el tiempo.

Como hemos podido comprobar desde los años 50 hasta la actualidad las variaciones de precios del suelo han estado influenciadas por la localización y desplazamiento de actividades de rango superior como son los usos terciarios y comerciales, sobre algunos de los principales ejes viarios longitudinales de la ciudad (Carrera Séptima, Carrera Décima, Carrera Trece, Avenida Caracas, Carrera 15, etc., en sus cruces y algunos de sus ejes perpendiculares, Avenida Jiménez, Calle 19, Calle 26 o Avenida el Dorado, Calle 32, Calle 60, Calle 72 o Avenida Chile, Calle 85, Calle 90, Calle 100, Calle 127, principalmente) y más recientemente sobre un importante eje viario transversal (la Avenida El Dorado o calle 26). Ha existido como hemos visto una movilidad o desplazamiento de los usos que sigue sustentada en las facilidades en cuanto accesibilidad al transporte y a la capacidad de algunos lugares de concentrar actividades, y que se traduce en una demanda de suelo escaso hecho que hace que repercuta en su valor. Sin embargo frente a las limitaciones del escenario actual en cuanto a conseguir más suelo en la



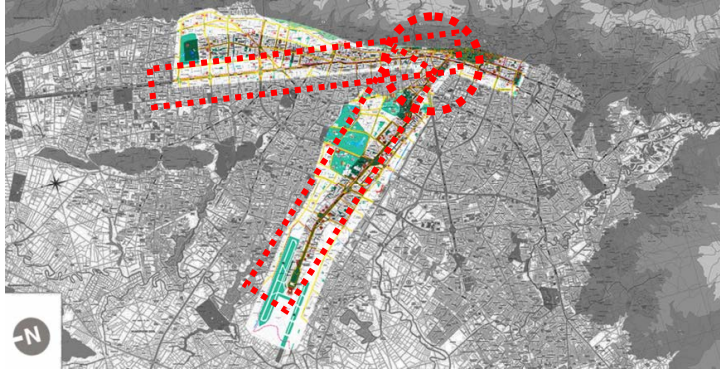
ciudad con una accesibilidad garantizada, se tendría proponer cambiar dicho modelo por uno que asuma la renovación de la ciudad construida y que intente redistribuir la centralidad como una forma de reequilibrar el precio del suelo urbano y las funciones urbanas, considerando soluciones de movilidad más idóneas y adecuadas para una ciudad existente. Además que las funciones direccionales y las centralidades principales que representan la referencia principal aquí en este estudio, se tendrán que considerar también otros sistemas de centralidad que consideren otros usos, para así introducir así sinergias que compatibilicen con funciones “más débiles” económicamente, hecho que podrá contrarrestar la especialización excesiva, la monopolización del valor generado, la segregación socio-espacial y también la banalización del espacio urbano, pues un centro urbano no tiene por qué ser un centro comercial cerrado o un conjunto de torres de oficinas.

Por otro lado las centralidades secundarias o intermedias pueden llegar a ser una oportunidad de reequilibrio urbano, solo si dejan de ser consideradas simplemente como centralidades de “segundo nivel”, valoración que hace que sean sinónimo de centros de menor importancia o calidad urbana. Parafraseando a Cerasi, los análisis y políticas sobre la centralidad no deben optar por premisas funcionalistas justificadas en las tendencias que producen de forma “natural” la estructura de centralidad dominante -de los servicios en la ciudad-, pues además de ser un modelo acrítico, poco idóneo y equitativo, de entrada justifica que los centros cívicos u otro tipo de centralidades permanezca difuso y disperso en la periferia, con una baja valoración del suelo y también inversión.



- Estructura principal de centralidad a partir de la relación de tres Distritos Centrales de Negocios. (Centro tradicional-Centro Internacional, Chicó-Unicentro y CAN-Ciudad Salitre) y las centralidades periféricas secundarias. (Borrero, 2008)
- Distribución de los principales Centros Comerciales en 2010. (Borrero, 2008).

**CAP. 5. Bogotá. Sistema de centralidad principal: dos franjas y un nodo.**



Vistas aéreas y del espacio calle de las franjas de centralidad Centro-Sur, Centro-Occidente y Nodo de centralidad Centro Internacional. (Carrera Séptima, Avenida El Dorado y Conjunto Tequendama-Bavaria).

*“Pase mi infancia en lugares de encuentro arborizados, con una parte peatonal amplia, donde el contacto con el automóvil no producía traumatismos. La espacialidad, la escala, el mismo diseño, sólo invitaban a recorrer esos lugares de encuentro que, sin destruir las manzanas, se acoplaban bien unos con otros. La manzana fundacional no perdía ni su escala ni su espacialidad, y las intervenciones de un urbanismo como el europeo –grandes avenidas, alamedas, bulevares- completaban un tejido urbano coherente y a veces armónico, siempre al servicio de los habitantes, que no solo podían circular sino errar y contemplar”*

*Rogelio Salmons*

*Es necesario por lo tanto corregir la aplicación en materia urbanística de nociones que resultarían inadecuadas. En primer lugar, la noción de “centralidad”: sin duda, la inercia de las construcciones existentes y de la red vial tiende a cristalizar los lugares, los usos, las costumbres. Pero la geometría –o sea la localización de la centralidad- no determina la accesibilidad; ésta varía por un lado según tiempos bastante cortos, incluidos los tiempos cotidianos; cambia a largo plazo de lugar y contenido por ser “fabricada” y “construida”, no soportada. ¿Quién dirige entonces el cambio?. Hay que reconocer el rol de las intervenciones globales que, en general dependen de los poderes públicos, de las decisiones en cuanto localización de empresas y de las tendencias sociales más ocultas que son la base de las opciones públicas o privadas. Sucede a veces –también por otra parte- que la función no implica la frecuentación. La centralidad no es el resultado de gestos puramente utilitarios. Sentimiento y simbolismo se asocian: una plaza pública o un monumento no necesariamente son reconocidos y honrados.*

*Marcel Roncayolo*

*.....desde el punto de vista de la crítica urbanística, arquitectónica y sociológica de la ciudad, la urbanidad ha estado asociada a la idea de actividad, a la del buen comportamiento, del respeto al orden, hasta podríamos decir, de modestia individual. Se entiende con esto que un espacio es muy urbano cuando le pasan muchas cosas, cuando tiene mucha actividad. La urbanidad es la idea de centralidad, de la vitalidad, de la gente diferente, de las luces y la brillantez....*

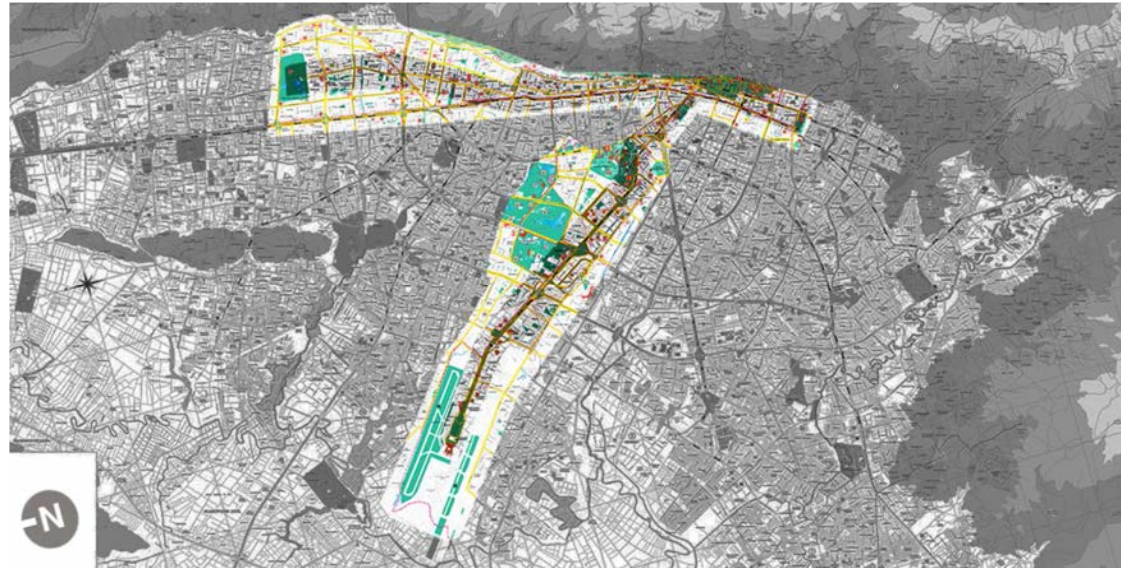
*Manuel de Solà-Morales*

### 5.1. Bogotá y su estructura de centralidad

El territorio de Bogotá inicialmente estaba caracterizado por la actividad agrícola o sector primario y aglutinaba la población en un núcleo visible en donde se disponían las actividades principales, comerciales, institucionales y de gobierno. Luego después del proceso de modernización se desarrolla el llamado sector secundario con actividades vinculadas a la industria y a la construcción, con espacios especializados dentro de la ciudad, y finalmente en la segunda mitad del siglo XX adquiere importancia el sector terciario, con los servicios institucionales y de gobierno, y también el comercio, con la consecuente potenciación de centros de negocios, hoteles y centros comerciales como nuevos polos de desarrollo hacia donde se extenderá la centralidad. En el caso de Bogotá la ciudad se ha extendido y transformado mediante una estructura de centralidad en ejes, a lo largo de los cuales se han ubicado en el tiempo importantes espacios de referencia en la ciudad, que además de haber jalonado su crecimiento, han conformado “ejes de prestigio” que han orientado la localización y desplazamiento de las mayores rentas. El resultado en el tiempo es el de un modelo de ciudad de gran extensión, equiparable aproximadamente a un rectángulo enmarcado entre los cerros y el río Bogotá de 30 por 12 km, en donde los principales usos se siguen localizando sobre dos vectores, uno longitudinal que desde el centro histórico recorre la ciudad, a través de varios ejes viarios dispuestos en paralelo respecto a los cerros, se direccionan hacia el norte. Y otro transversal, que parte desde el Centro Internacional, en el límite norte del centro histórico fundacional, y se proyecta hacia occidente hasta llegar al aeropuerto internacional.

El crecimiento de la ciudad tanto en población como en ocupación del suelo ha sido muy extendido, pero los sectores secundario (industrial) y también terciario (servicios, comercial y vivienda de medio y alto nivel), se han ido ubicando solo en los espacios “más centrales”, desplazando a la vivienda en general hacia sitios más periféricos. Es decir, se ha mostrado una clara competencia por la utilización del suelo de la manera más eficiente con el fin de obtener un mayor valor por las mejores localizaciones. Aunque la Bogotá actual es muy diferente a la Bogotá que planteó a través del planeamiento Le Corbusier en 1949, no se parece a la que presentó el estudio de Fase II en 1972, ni a la que fue propuesta por los planes reglamentarios de 1979 (Acuerdo 7) y 1990 (Acuerdo 6), ni tampoco al escenario planteado recientemente por el POT en el 2000 y revisado en el 2003 –con proyección para el 2020-. Las tendencias en cuanto a la persistencia jerarquizada de algunos principales ejes de movilidad y a la localización de espacios de centralidad se mantienen, es así como las propuestas en cuanto a sistemas de transporte -sistema de buses articulados y nueva primera línea de metro, por ejemplo- son reincidentes en favorecer a los mismos vectores de centralidad (centro-

norte y centro-occidente). De igual manera también se promueven nuevos centros comerciales y centros especializados que reproducen, un espacio funcional y socialmente fragmentado, caracterizado por ser un espacio urbano con una baja calidad y capacidad relacional con su entorno.

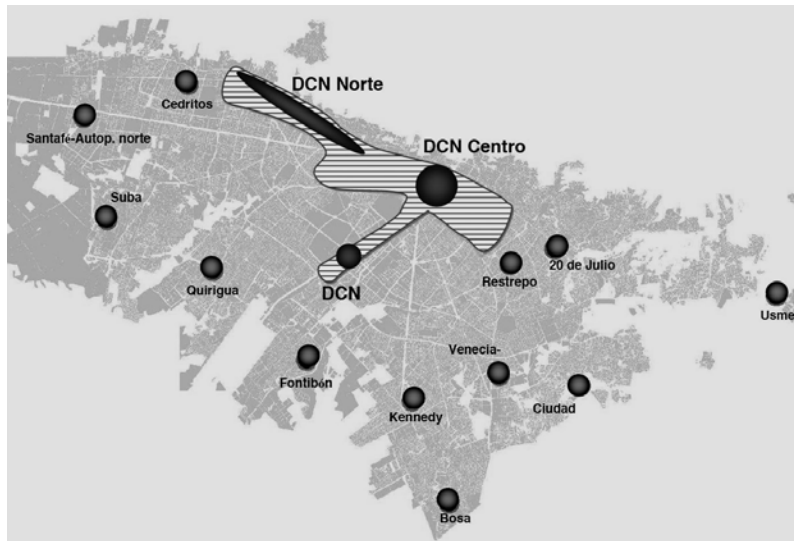


Estructura de centralidad principal de Bogotá. Dos franjas urbanas y un nodo.

El concepto de centralidad urbana, en términos urbanísticos atiende a una lógica propia de estructuración de las ciudades y del territorio, desde la aparición de sus núcleos fundacionales hasta nuestros días. El realizar una descripción de las formas que asume la centralidad, en cuanto a su estructura, funciones, configuración física e imagen urbana, nos obliga a simplificar y abstraer una realidad bastante compleja. **En este sentido las centralidades en si son susceptibles de múltiples clasificaciones, hecho que define de entrada una posición frente a su estudio: bajo criterios históricos las centralidades son catalogables por épocas como históricas, tradicionales y nuevas; por su incidencia económica, se consideran como parte de estructuras unifuncionales o multifuncionales con hinterlands variables; por las relaciones sociales que establecen, son integradas o segregadas y por incidencia territorial según su campo de influencia, son de tipo internacional, nacional, regional, metropolitano, urbano de sector, o de barrio; por los usos y**

**actividades pueden ser polifuncionales o especializadas; por respuesta formal, morfológicamente integradas, aisladas, respecto su inserción; y por su posición respecto a la ciudad, son centrales o periféricas.**

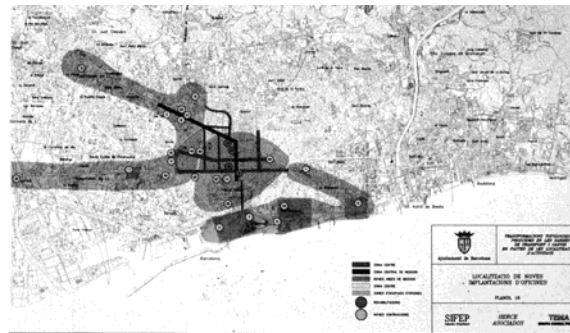
En Bogotá estas diferentes centralidades han configurado un escenario fuertemente jerarquizado y diferenciado en su estructura, además de desarticulado funcional y formalmente con el entorno urbano. Hecho que ha traído consecuencias en lo que respecta a la distribución equilibrada de la centralidad, debido a que por una parte, la centralidad se produce y distribuye de forma “natural” y espontánea. Y por otra, la centralidad producida es banal en su contenido o “valor más urbano” siendo destinada a unos objetivos estrictamente comerciales o ligados a los procesos de la tercerización y de la globalización económica. A su vez estas centralidades están caracterizadas por la desarticulación en la forma física y funcional de la forma urbana, pues se trata de proyectos urbanos autónomos respecto al espacio urbano. En consecuencia con esto, sin llegar a entender los procesos y aspectos claves de la formación de la centralidad de Bogotá hasta la ciudad actual, difícilmente se podrán plantear soluciones que tiendan a concretar una ciudad más equilibrada ambientalmente y justa en términos sociales, y dotada de calidad en términos urbanos y arquitectónicos.



Distribución desequilibrada de la centralidad en Bogotá. Sistema de centralidades principales y secundarias. (Borrero, 2008)



El fenómeno de la formación de la centralidad se aprecia en otras ciudades, en donde se han configurado y/o propuesto áreas de centralidad: El hecho ha sido constatado y revisado a través de diversos estudios recientes en los que se observan similitudes en las lógicas actuales de la configuración de centralidades tanto en ejes como en zonas representativas de la ciudad. En latinoamérica destacan el caso de Santiago de Chile con Las Condes (Francisco Sabattini)<sup>1</sup>, Buenos Aires con El Retiro, Palermo y Puerto Madero (Eduardo Reese y Beatriz Cuenya)<sup>2</sup>, Sao Paulo con la Avenida Paulista y Avenida Berrini (Pedro Abramo)<sup>3</sup>, México con el Paseo de la Reforma y Lima con Miraflores y San Isidro. Así como también para el caso de Barcelona es un referente el estudio de la transformación de usos en torno a la Avenida Diagonal, a partir de las modificaciones en el viario en el período posterior de las olimpiadas de 1992 (Manuel Herce)<sup>4</sup> y el análisis sobre la evolución de las Áreas de Nueva Centralidad en Barcelona (Amador Ferrer)<sup>5</sup>.



Relación entre transformaciones topológicas en las redes de transporte y localización de actividades (Herce 1999). Y localización de los usos terciarios sobre el eje de la avenida Diagonal en Barcelona

<sup>1</sup> Sabattini, Francisco. "La recuperación de plusvalías urbanas en Chile: ¿de la derrota táctica a la victoria estratégica?" 3er. Seminario Internacional: Recuperación de Plusvalías del Suelo Urbano. La recuperación de plusvalías urbanas en Chile.

<sup>2</sup> Cuenya, "Grandes proyectos y sus impactos en la centralidad urbana". Capa v. 13, n. 25 (2011)

<sup>3</sup> Abramo, Pedro. "A cidade com-fusa: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latinoamericana". Revista brasileira de estudos urbanos e regionais. Volume 9, número 2, 2007.

<sup>4</sup> Herce, Asociados. "Transformacions topològiques en les xarxes de transport i canvis de pautas de les localitzacions d'activitats. Ajuntament de Barcelona. 1998". Ajuntament de Barcelona.

<sup>5</sup> Problemática urbanística del procés de terciarització al centre de la ciutat. conferencia pronunciada al seminari de dret local, organitzat per la Federació de Municipis de Catalunya (gener de 1992)

## 5.2 Hacia una descripción de la centralidad urbana en Bogotá: enfoques y referencias.

En específico para nuestro caso de estudio de la centralidad en Bogotá, hemos planteado una descripción de su estructura principal a través del proceso de su formación y evolución de la forma de la ciudad (cap.4) y también a través de un enfoque basado en la visión económica (cap.5). Ahora nos interesa abordar la relación entre los ejes infraestructurales y las centralidades urbanas, definiendo tanto los sistemas de centralidad que se producen, como también identificando algunos arquetipos formales y funcionales de las centralidades producidas, para verificar en cada caso la forma urbana y el uso del espacio urbano según el tipo de apropiación ciudadana, entendiendo su lógica dual como “centralidades de flujos y centralidades de lugares”<sup>6</sup>.

Respecto a la concepción o surgimiento de la centralidad urbana dentro de la evolución de la ciudad, hemos visto que adquiere diversas configuraciones de acuerdo a los objetivos, al ámbito urbano y al momento de su formación y/o potenciación. Destacaremos, por lo tanto, si responde de manera espontánea a la acción de diversos actores y obedece a hechos circunstanciales; si hace parte de un modelo o reflexión de conjunto como una acción global planteada por la administración y gobierno de la ciudad, o también si es parte de las tendencias urbanísticas al uso en concordancia con un planeamiento existente. Respecto a la imagen y formas de la centralidad en la ciudad, comprobaremos también las tendencias que se reproducen en similitud a otras latitudes. Frente a una base geográfica particular, unos orígenes, unas condiciones culturales y unas formas o niveles de desarrollos diversos, existen procesos de globalización en curso que uniformizan las respuestas formales. Proceso que no es nada nuevo y que hunde sus raíces en la evolución de las tecnologías, las formas de urbanización y los procesos de internacionalización<sup>7</sup>.

**Fernando Carrión<sup>8</sup> para el caso actual latinoamericano propone tres categorías básicas sustentadas en diversos ejemplos de la región, “una primera en que la centralidad urbana se transforma de un espacio de encuentro hacia otro de los flujos, asumiendo la modalidad de centralidad longitudinal.**

---

<sup>6</sup> Borja, Castells, Global y Local: la gestión de las ciudades en la era de la información. 1997

<sup>7</sup> David Mangin desarrolla esta hipótesis, en su libro La Ville Franchisée, donde demuestra que el urbanismo del siglo XX, de los sectores, desde sus diversos orígenes, en Estados Unidos, Inglaterra y Francia tiene una historia convergente y complementaria que hoy es evidente. Modelo de ciudad que se ha concretado mediante la adaptación a los supuestos valores de la ciudad jardín y a la generalización del uso del automóvil. Pág. 36-37.

<sup>8</sup> Carrión, “Las nuevas centralidades urbanas”, Diario HOY, 19/Marzo/2005. Quito.

***En este caso la centralidad no es un punto concéntrico sino una sucesión de puntos en línea.*** Este es un caso muy representativo de las áreas centrales que evolucionan en cadena a lo largo de un eje potente en la configuración de la ciudad, un vial representativo por ejemplo, aprovechando ya sea su condición histórica en su prolongación en el continuo crecimiento de la ciudad, donde su sinergia establece una continuidad lineal potenciando espacios centrales de manera secuencial, de un cruce al siguiente y así sucesivamente. A esta estructura la llamaremos **“policentrismo por continuidad lineal”**.

***Un segundo caso es el que surge de la integración de diversas centralidades, originarias cada una de ellas en distintos momentos históricos de la ciudad bajo la modalidad de centralidad continua.*** Podríamos asumir que es el caso donde varias centralidades comparten un ámbito común de la ciudad, como sucede a menudo en los centros tradicionales, y al ser creadas en distintos momentos históricos, no necesariamente poseen una respuesta urbana formalmente muy diferenciada, pues comparten un mismo tejido urbano y atienden a una lógica de agrupación, donde pueden crear interrelaciones funcionales, aquí las denominaremos en referencia a la estructura como **“policentrismo por agrupación en contigüidad”**.

***El tercer tipo es aquella centralidad que se inscribe en la definición de los “no lugares” (Augé, 2000<sup>9</sup>), propia de la globalización. Es una centralidad que se construye en la periferia con tecnología de punta y accesibilidad altamente diferenciada y excluyente.*** Asumimos entonces que son centralidades que al ser nodos de redes muy especializadas, con un importante componente infraestructural de base a nivel de intercambio de información y un buen acceso, no requieren mayor grado de urbanidad para su inserción en el espacio urbano o territorial, pues aparecen funcionalmente y formalmente bastante autónomas respecto a la ciudad. A la estructura resultante de este tipo de centralidades lo nominaremos **“policentrismo especializado periférico”**.

***A estas tres categorías iniciales el autor agrega por extensión otra, para referirse a aquellos lugares centrales de menor escala pero altamente especializados y fragmentados que aparecen bajo las formas de artefactos de la globalización, como pueden ser los ejemplos de: los aeropuertos, los puertos, los World Trade Center, los centros comerciales, los estadios, los centros de convenciones, los recintos feriales, los parques temáticos y los centros de negocios, entre otros.*** Y agrega que: *Son estas nuevas centralidades las que le otorgan forma a la nueva ciudad en construcción, y lo hacen bajo*

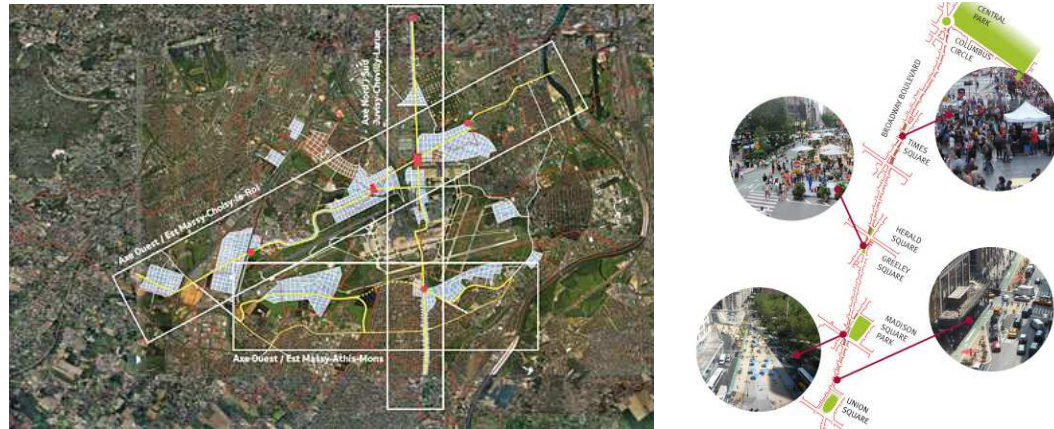
---

<sup>9</sup> Augé " Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad". 1998.

*el principio del flujo por encima del encuentro. Es la ciudad en red -local e internacional a la vez- que se define como ciudad global. Las centralidades son los nodos de integración a las redes.* Este último tipo de centros urbanos para nuestro interés aquí –la relación con la infraestructura-, representan un importante conjunto de posibilidades de configurar centralidades, pues si bien, el autor los describe como especializados y fragmentados, entendemos que debe aparecer una categoría específica que corresponda al potencial infraestructural y de las terminales de transporte, precisamente una evolución reciente en este tipo de centralidades se basa en el aprovechamiento de espacios que aunque a veces resultan aislados representan la oportunidad para proponer desde las ventajas de la accesibilidad y la intermodalidad, artefactos o ámbitos de mezcla de funciones. De esta manera incluso llegan a proponerse complejos urbanos que según su distancia a la ciudad consolidada o su tamaño llegan a configurar cierto grado de urbanidad. Aquí en esta categoría entonces encontramos las terminales aéreas, ferroviarias, portuarias, de autobuses, etc. que funcionalmente hoy agrupan diversos usos como el hotelero, el comercial, oficinas, etc., y que por su extensión y tamaño, al incluirse dentro de propuestas urbanas más ambiciosas pueden asumir denominaciones tales como ciudad-aeropuerto, por ejemplo, o hacer parte del desarrollo de un proyecto urbano de gran magnitud. A este tipo de centralidades las definiremos como **“policentrismo por nodalidad infraestructural”**.

Además de este enfoque que nos ayuda a describir las áreas de centralidad desde un punto de vista relacional entre sus partes a partir de la identificación de su posición respecto a la ciudad y a su grado de urbanidad (policentrismo por continuidad lineal; policentrismo por agrupación en contigüidad; policentrismo especializado periférico y policentrismo por nodalidad infraestructural), nos interesa también destacar la relación entre las redes de infraestructura y la centralidad urbana, reconociendo que las vías o ejes de las redes de movilidad tienen un rol estructurante en la ciudad y, además, una capacidad de definir el espacio urbano. Pues el espacio colectivo, entendido como centralidad, tiene *una forma, tiene articulaciones y tiene nudos*; es decir está conformado por áreas, líneas, nudos y ramificaciones que tienen como soporte la forma del espacio urbano. Este tipo de reflexión que no es nueva en lo que respecta a la calle en la ciudad contemporánea, se aproxima y toma como referencia, importantes aportes de diversos autores y proyectistas.

Dentro de las reflexiones teóricas tenemos los análisis en clave descriptiva y proyectual de Robert Venturi & Denise Scott-Brown<sup>10</sup>, los de tipo perceptivo de Kevin Lynch y Appleyard<sup>11</sup>, los de orden descriptivo de Allan Jacobs<sup>12</sup>, los enfocados en la apropiación social de Jan Gehl<sup>13</sup> y otros más recientes, como son las reflexiones ambientalistas de Georges Amar<sup>14</sup> y las de enfoque topológico de Sergio Porta<sup>15</sup> y las estrategias de hibridación del Everyday urbanism<sup>16</sup>. También destacan las experiencias de propuestas y proyectos europeos en Italia, España –sobre todo en Barcelona-, en Suiza y Francia, que podemos definir como propuestas de mediación entre infraestructura y espacio urbano, y más específicamente de relación e integración entre ciudad y vías rápidas urbanas<sup>17</sup>



Estrategia de intervención urbana mediante franjas entorno a ejes urbanos en Lyon. Ayuntamiento de Lyon, 2010  
Proyecto de reapropiación urbana de Broadway en New York. Gehl, 2009

<sup>10</sup> Venturi, R. y Scott-Brown, D. (2004): *Architecture as Signs and Systems*.

<sup>11</sup> Lynch, Kevin (1995): *City Sense and City Design, Writings and Projects of Kevin Lynch*. MIT Press, Cambridge

<sup>12</sup> Jacobs, Allan (1993): *Great Streets*, MIT.

<sup>13</sup> Gehl, Jan (2006) *La humanización del espacio urbano*, Reverté, Barcelona,

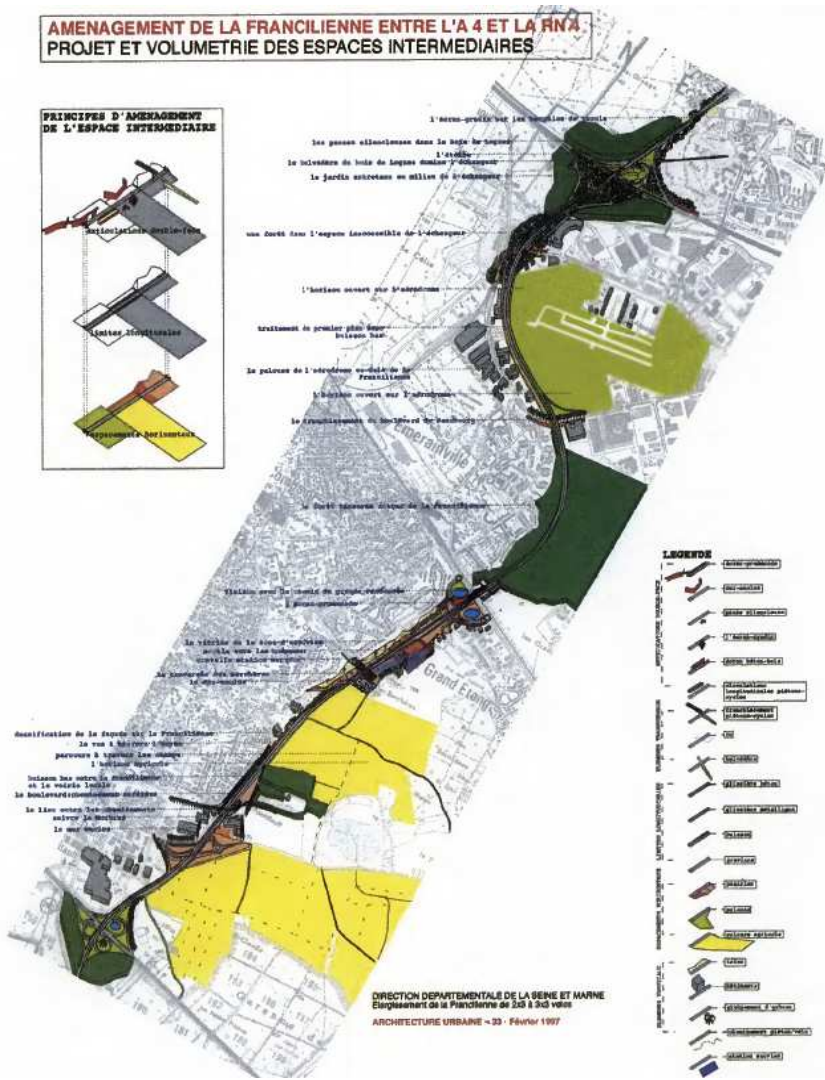
<sup>14</sup> Amar, Georges (1993): "Pour une écologie urbaine des transports". En: *Les annales de la recherche urbaine*.

<sup>15</sup> Porta S, (2009), *Correlating Densities of Centrality and Activities in Cities: the Cases of Bologna (IT) and Barcelona (ES)*, in Rabino G, Cagliioni M, *Planning, complexity and new ICT*, Alinea

<sup>16</sup> (2008) Crawford, M, Chase, J., Kaliski, J. *Everyday Urbanism*, Monacelli Press

<sup>17</sup> Mialet, F. y Fouque, V. (2002) *Voirie rapide urbaine et espace public quelles liaisons ?* Collections du Certu

**AMENAGEMENT DE LA FRANCILIENNE ENTRE L'A 4 ET LA RN4  
PROJET ET VOLUMETRIE DES ESPACES INTERMEDIAIRES**



Estudio de ampliación de la Francilienne en la Val de Marne. Guez-Lemoine, 1997





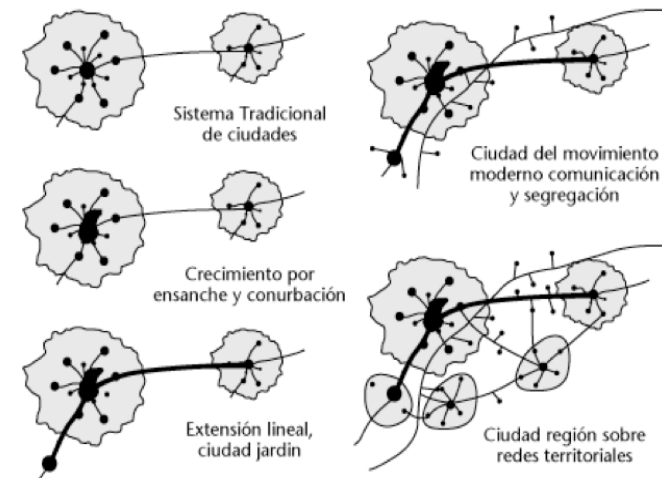
En el caso de estudio que nos interesa destacar, relativo a la ciudad de Bogotá, hemos identificados un nodo y dos franjas urbanas de centralidad para explicar cómo se produce la centralidad en la ciudad y que tipo de relaciones urbanas se establecen entre viario y espacio urbano. Al poner el acento sobre las vías y las relaciones urbanas que promueven, destacaremos la relación entre los modos de locomoción, las formas de urbanización generadas<sup>18</sup> y el modelo de ciudad resultante en cada época<sup>19</sup>. Pues la formación de la ciudad moderna ha sido deudora de las innovaciones tecnológicas, al mismo tiempo que de la introducción, evolución y adaptación de los sistemas de transporte urbano y metropolitano han sido agentes determinantes en las transformaciones urbanas en sus aspectos físico, funcional, económico y también social. Cambios que se han materializado en varias escalas y ámbitos de la vida urbana, mediante modificaciones y adaptaciones de las formas de crecimiento urbano y de la estructura organizativa de la ciudad. En el caso de Bogotá dichos cambios han sido el resultado de un proceso fruto de la realización de proyectos específicos “planificados”, así como también de ejecuciones “sin plan”. La introducción y evolución desde 1900 de las redes de servicios y de los sistemas de transporte más específicamente (ferrocarril, del tranvía, autobús y del automóvil) modificaron sustancialmente la ciudad existente ofreciendo e impulsando nuevas formas de hacer la ciudad.

Muy distinta será la ciudad peatonal de la Colonia y sus centros religiosos y de mercado, de la ciudad republicana con los parques y equipamientos, así como también serán diferente la ciudad del tranvía y el tren con la introducción de la industria y los nuevos barrios periféricos, respecto a la ciudad moderna del autobús y el automóvil con su extensión dispersa en barrios y con sus centros terciarios y comerciales.

---

<sup>18</sup> Sobre la relación entre modos de locomoción y formas de urbanización, es una importante referencia la lectura planteada por I. Cerdà, y explicada por S. Tarragó: “A mediados del siglo XIX Ildefons Cerdà identifica cinco modos de locomoción, *ira a pie, en trineo, a caballo, en carruaje y en tren, hoy habría que añadir el automóvil. Cada modo de locomoción siguiendo el pensamiento cerdaniano, se define por un ancho de vía y una altura libre para permitir el paso, así como por una pendiente o rango de pendientes características, un radio de curvatura del trazado de la vía, también específico, y finalmente, por un tipo de pavimento adecuado. Estas cinco variables de los modos de locomoción pueden resumirse en uno: la velocidad o los intervalos de velocidad característicos para cada modo de locomoción. Una consecuencia de esto muy significativa para los estudios de trazados viarios y las morfologías urbanas es que cada modo de locomoción genera o favorece una forma de urbanización característica: es decir, un determinado tipo de “vía” y de “intervía” (manzana, ya sea urbana o rural)*”. Tarragó, Salvador, *Paisatges construïts*, Patrimoni de l’obra pública a Catalunya. l’Abadia de Montserrat, 2008. Barcelona.

<sup>19</sup> Herce y Magrinyà. Establecen cuatro modelos: sistema tradicional de ciudades, crecimiento en conurbación por ensanche, extensión lineal en ciudad jardín, ciudad del movimiento moderno de comunicación y segregación y ciudad región sobre las redes territoriales.



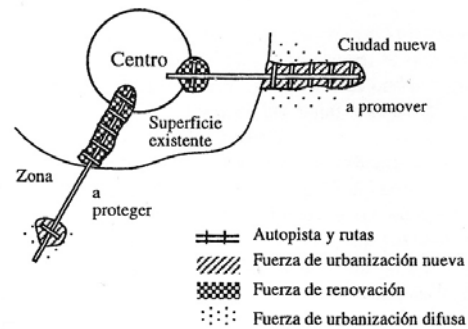
Relación entre infraestructuras, modelo urbanístico de referencia y modelo de ocupación del territorio en las diferentes épocas de la ciudad. Herce-Magrinyà, 2002.

La estructura de centralidad urbana principal (centro-norte y centro-occidente) de la ciudad de Bogotá, identificada en el crecimiento de la ciudad<sup>20</sup> y en la formación de los principales ejes de referencia de la ciudad (Capítulo 3), así como en la formación de los valores del suelo (Capítulo 4) configura un sistema de franjas en “L” invertida con un importante nodo de unión, que analizaremos de forma independiente y que nos permite explicar la evolución de la forma de la ciudad, las actuaciones en infraestructuras de la movilidad, la localización de actividades y la formalización del espacio urbano.

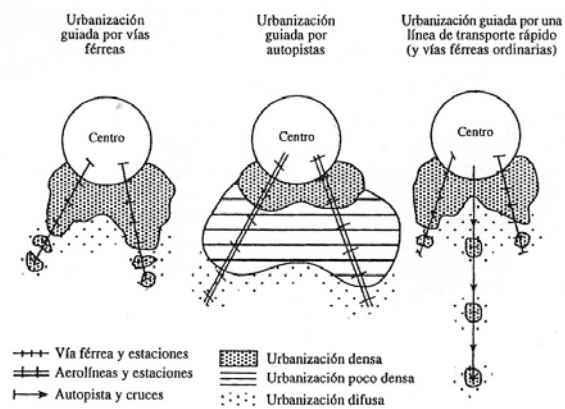
La formación de las dos franjas urbanas de centralidad responden al crecimiento y transformación urbana a partir de ejes basados en los sistemas de transporte en la ciudad siguiendo el efecto explicado por Pierre Merlín<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Tomando como referencia los trabajos de Carlos Martínez, Ricardo Montezuma, Juan Carlos Del Castillo, principalmente.

<sup>21</sup> Merlín, “Les enjeux urbanistiques” en: *La planification des transports urbains: enjeux et méthodes*, 1984



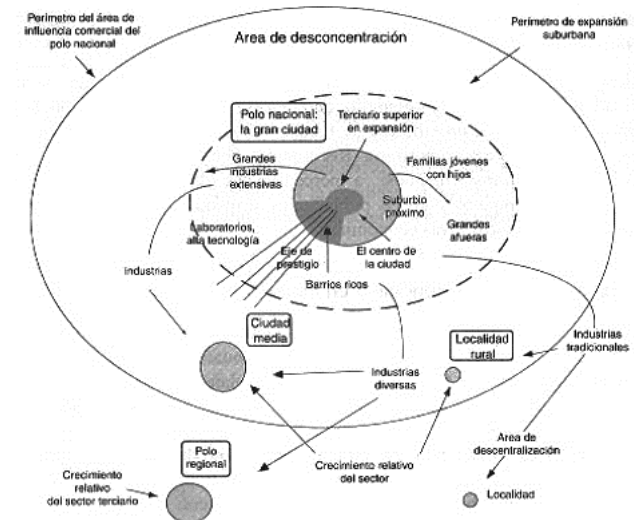
Formas posibles de urbanización según medios de transporte y consecuencias posibles de dos políticas de cambio .P. Merlín



Construcción de ejes de diversos sistemas de transporte y efectos sobre la urbanización. P. Merlín.

Y también responde a la localización de nuevos usos y actividades: la primera franja, estructurada por el conjunto de las carreras Séptima, Décima, Trece y Catorce (Caracas) en diferentes tramos, se ha consolidado mediante un proceso (que inicia con la fundación de la ciudad y que continúa hoy con

vigencia), en el que paulatinamente con la extensión y modificación de la ciudad se han introducido nuevas formas de movilidad y actividades que han consolidado unos “ejes de prestigio”<sup>22</sup>.



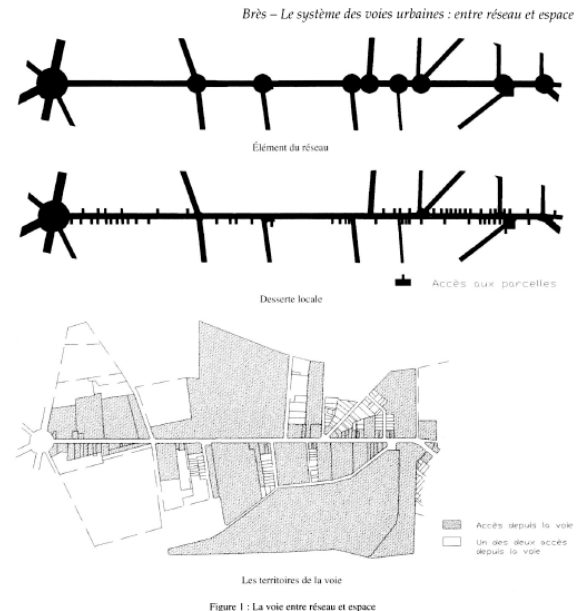
La formación de ejes de prestigio en el esquema económico de la ciudad de M. Polese.

Esta franja que materializa en términos urbanos el “deseo” socialmente compartido de colonizar el norte, ha sido un espacio destinado al aprovechamiento urbanístico por parte de diferentes operadores, y que ha concretado la tradicional aspiración de localización de las rentas altas y la localización de usos terciarios de primer nivel. La segunda franja en cambio, estructurada principalmente por el eje de la calle 26-Avenida Eldorado, se ha conformado mediante un proceso más reciente y menos continuo, tanto en su conformación espacial como en su configuración en el tiempo, caracterizado por saltos de grandes espacios urbanizados en torno al eje de conexión al aeropuerto construido en la década de los años cincuenta, ámbito urbano que hoy se encuentra en un importante proceso de transformación y consolidación<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Término utilizado por Mario Polese, para explicar la localización de las mayores rentas en la ciudad sobre vectores lineales.

<sup>23</sup> En la actualidad se viene construyendo la troncal de buses del sistema “Transmilenio” y la estación central, en cuyo donde alrededor se plantea la densificación del sector del Centro Internacional de Bogotá, a su vez también se está replanteando el

Finalmente también destacamos que el estudio del espacio de la movilidad, como red y como espacio en los enfoques de G. Amar, M. Dermogon y A. Brès, para entender como se concreta su relación con el entorno en las condiciones de “adherencia” y “riveranidad”.<sup>24</sup>



Aplicación de los conceptos de adherencia y riveranidad al estudio de un eje viario. (A. Brès)

En primer lugar consideramos cómo las vías o ejes infraestructurales han participado en la configuración de la “estructura de la centralidad”<sup>25</sup>, describiendo cuál es su relación con la *forma* que

---

futuro del Centro Administrativo Nacional localizado sobre la Avenida El Dorado, el complejo ministerial que se construyó segregado del centro en los años 50.

<sup>24</sup> Para Amar el movimiento representa un hecho esencial en la ciudad como operador y modo de urbanidad (Amar, 1993), la riveranidad es la relación que se establece entre un modo de moverse con el entorno, y esta puede ser terminal o longitudinal y la riveranidad (Demorgon, 1991) es el tipo de relación que establece la vía o canal del movimiento con su entorno, y puede ser continua, discontinua o nula. Es decir una típica calle urbana, produce una relación constante de fricción con el entorno, una “riveranidad” continua con los bordes del espacio calle, y si en ella nos desplazamos a pie la “adherencia”, es decir la posibilidad de desplazarnos y de acceder a los edificios será longitudinal a lo largo de todo el eje.



va adoptando la centralidad a través del tiempo, explicando y definiendo cuáles son sus *articulaciones* y *nudos*. En segundo lugar nos remitiremos a las condiciones de la formalización del “espacio calle”<sup>26</sup>, describiendo cómo se agrupan o relacionan, tanto las funciones urbanas y como el espacio público en torno al trazado de las vías y ejes infraestructurales. Todo esto para finalmente poner en evidencia cuáles aspectos podemos tener en cuenta para satisfacer las necesidades del ciudadano: en cuanto a su *derecho a la movilidad*<sup>27</sup> asumiendo el transporte como hecho relevante también en los aspectos cualitativos y ambientales de la ciudad; y en cuanto al *derecho a la centralidad*<sup>28</sup> como valor para la democracia urbana, basado en la articulación de la ciudad en sí y de sus habitantes. **Respecto a la aglomeración y a los espacios edificados** observaremos, los materiales, los paisajes sensibles, la geografía económica y de la población, la estabilidad de los espacios construidos, el sentido de comunidad y de paisaje simbólico, el grado de concentración y movilidad, y las tendencias; **respecto a la movilidad, infraestructuras y espacios abiertos**, identificaremos las condiciones de conexión y relación entre flujos y estancia, los contactos sociales producidos, los paisajes simbólicos, y las tendencias y **respecto a los lugares centrales y espacios públicos**, nos referiremos a los materiales, puntos de referencia, polos y nodos, relación entre estancia y flujos, espacios públicos, lugares simbólicos, lugares centrales y movilidad, y las tendencias.

---

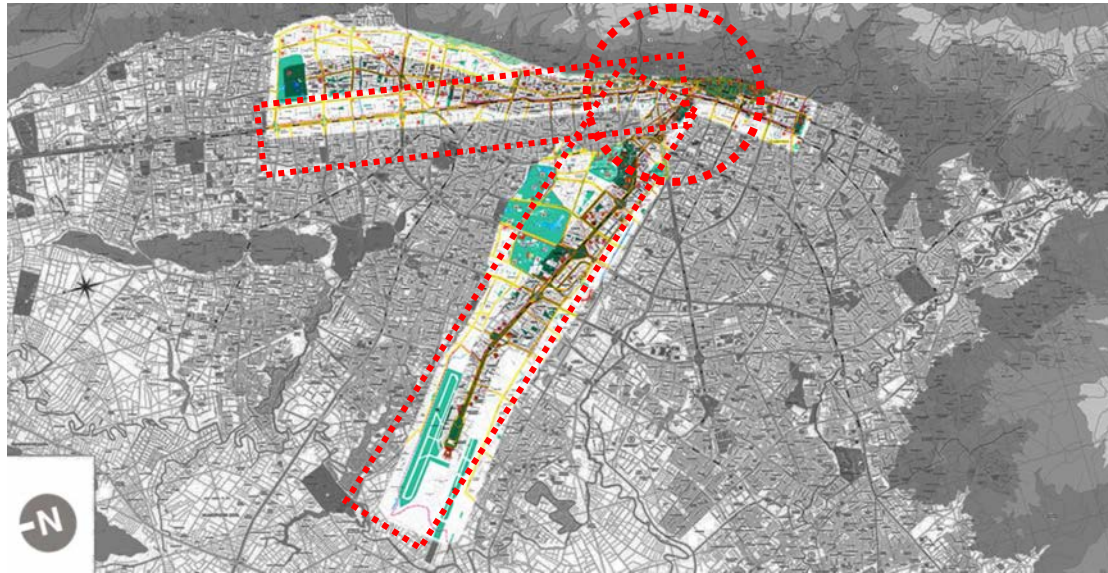
<sup>25</sup> Para Maurice Cerasi, la estructura urbana es un “sistema de sistemas” unitario y para su análisis se desagrega -en sus sistemas individuales: residencial, de equipamientos, de espacios libres, etc-, para captar de cada uno sus reglas propias y luego se recompone de manera complementaria en elementos proyectuales estructurales, pues el espacio colectivo de la ciudad tiene *una forma, tiene articulaciones y tiene nudos*; representación que nos permite tener una visión abstracta y a la vez intencionada de la realidad urbana.

<sup>26</sup> Adoptamos el término “espacio calle” en el sentido que es utilizado por Jan Gehl. *“La estructura urbana que agrupa con coherencia acontecimientos y personas en un trazado claro, en el que los espacios públicos son los elementos más importantes de la planta de la ciudad, y donde las demás funciones se sitúan convincentemente, a lo largo de calles y dando a ellas.”* Gehl, J. *“La humanización del espacio urbano”*. Editorial Reverté. Barcelona. 2009.

<sup>27</sup> Manuel Herce, contrasta la pertinencia del concepto de movilidad aclarando las diferencias entre los términos aparentemente sinónimos de “transporte” y “movilidad”: “El primero, desde una aproximación ambientalista, implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el coste del viaje; mientras que el segundo, supone atención a formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio urbano desde una perspectiva más amplia que la recuperación del coste invertido. Así las preocupaciones cuantitativas y la vez cualitativas sobre la movilidad, permiten definir un mejor espacio urbano”. Herce, M. *“Sobre la movilidad en la ciudad”*. Editorial Reverté. Barcelona. 2009.

<sup>28</sup> “todas las áreas de la ciudad deben poseer lugares con valor de centralidad y todos sus habitantes deberían poder acceder con igual facilidad a los centros urbanos o metropolitanos. La articulación de los centros viejos y nuevos, el acceso y la recualificación de los centros históricos no sólo de la ciudad central sino también de las áreas periféricas, la creación de nuevas centralidades polivalentes en sus funciones y mixtas en su composición social son elementos consustanciales de la democracia urbana”. Borja, J. en: *“Gobiernos locales, políticas públicas y participación ciudadana”*. Revista Aportes. Buenos Aires. 2002.

### 5.3. Sistema de franjas de centralidad urbana en Bogotá: dos franjas y un nodo.



Las franjas urbanas del sistema principal de centralidad de Bogotá.

FRANJA CENTRO-NORTE: Ejes longitudinales históricos: centro colonial - centro comercial

FRANJA CENTRO-OCCIDENTE: Ejes transversales contemporáneos: centro colonial - aeropuerto

NODO DE CENTRALIDAD: Centro Internacional

Proponemos un análisis del sistema principal de centralidad de Bogotá, a través en su desarrollo y evolución histórica, aproximándonos a elementos que consideramos relevantes, desde el punto de vista territorial, urbanístico y arquitectónico, abordando en primer lugar los aspectos físicos geográficos y naturales; en segundo lugar los procesos de urbanización y edificación y, en tercer lugar, aquellos factores que están en la base del fenómeno de la centralidad, como son los aspectos culturales, sociales y políticos. Las dos franjas, una de desarrollo centro-norte y otra de desarrollo centro-occidente, se conforman por áreas urbanas lineales compuestas por un eje o varios ejes viarios y su entorno específico, mientras que el nodo que está conformado por el centro de la ciudad que ejerce de punto de cruce y de encuentro de las dos franjas.

A la vez que tendremos una lectura evolutiva de la ciudad a través de estas franjas, respecto a lo edificado, el espacio libre, las actividades y las infraestructuras, podremos también entender cómo ha sido el proceso de desplazamiento o distribución de la centralidad respecto a algunos de los principales ejes viarios de Bogotá.

Así como hemos visto la importancia de incorporar métodos de análisis provenientes de otras disciplinas, que nos permiten entender y “verificar” los procesos de configuración de la centralidad (Capítulo 4), parece hoy necesario también desde la arquitectura y el urbanismo estudiar la centralidad urbana sin aislarla de la morfología urbana. Teniendo en cuenta la edificación, sus funciones las relaciones espaciales que promueve, es decir enfocando *la formación de procesos privilegiados y de cadenas continuas de actividades a través de unas reglas arquitectónicas específicas*. (Cerasi, 2006) Con el fin de concretar una aproximación a una lectura analítica de la centralidad de las dos franjas urbanas de centralidad de Bogotá centro-norte y centro-occidente, asumiremos la categorización que hace Marco Torres, a partir de tres aspectos estructurales: La aglomeración y los espacios edificados; la movilidad, infraestructuras y los espacios abiertos y; los lugares centrales y los espacios públicos.

A la aglomeración y los espacios construidos, corresponden los materiales de la concentración espacial de la edificación y de la urbanización, es decir la estructura de los espacios “llenos”, que define la extensión física espacial. Se trata entonces de diversos componentes materiales físicos (espacios construidos), económicos (servicios y actividades productivas) y socioculturales (población e instituciones). En esta categoría encontramos las partes, las áreas, los tejidos, las franjas, mosaicos y ambientes urbanos, conformados en zonas, distritos, centros comerciales y científicos, conjuntos industriales, barrios, etc. Se trata entonces de todos los elementos que participan en los fenómenos de concentración urbana, por medio de la aglomeración espacial y densificación en la ciudad de la población, las actividades económicas, las instituciones y los asentamientos en general. Identificamos aquí entonces áreas definidas por su forma urbana principalmente en tres tipos: el derivado de la ciudad tradicional o compacta donde el tejido es organizado por la red de espacios vacíos de las calles que le sirven de soporte a la ordenación de la edificación y los espacios libres. El del sistema abierto propio de los sistemas metropolitanos, en el que la unidad de crecimiento no es la manzana sino el barrio o conjunto residencial, y que no necesariamente se desarrolla en continuidad con la ciudad existente. Y finalmente el del tipo periurbano o de urbanización difusa de configuración en franjas o filamentos discontinuos relacionados a ejes viarios.

A la categoría movilidad, infraestructuras y espacios abiertos, corresponden por su parte, los materiales que hacen parte de la estructura de los “vacíos”, que adquiere una nueva dimensión en la ciudad contemporánea y que queremos asumir aquí. Pues se trata de entender que la calle en la ciudad compacta era efectivamente definida por los límites edificados -como un volumen-, pero esta condición se ha ampliado a su entorno a medida que los edificios y la urbanización se ha distanciado, en este sentido, la vía no solo aparece como un híbrido dentro de la estructura de los vacíos y de los llenos, sino que además incorpora la relación con espacios interviarios y el paisaje. Se reconocen entonces aquí los elementos que hacen parte de la redes de movilidad las calles, lugares de paseo, canales, vías ferroviarias, líneas tranviarias, autopistas, *greenways*, etc. Los elementos de las redes hídricas, eléctricas, acueducto y alcantarillado, así como también, parques, jardines, cursos de agua. Finalmente vienen también incorporados los elementos de la comunicación e intercambio del conocimiento, la información y las imágenes, como son las redes telefónicas, electrónicas y sus espacios de interacción.

A los lugares centrales y espacios públicos -aquí para nuestro análisis-, corresponden los espacios urbanos que produciendo procesos de centralización, asumen un significado especial en la ciudad. Aspecto que asumimos como el más importante entre los tres que aquí hemos identificado, pues se trata de los elementos fundamentales que configuran el *genius loci*, el alma y memoria de la ciudad (Norberg-Schultz, 1979), pues son los que tienen la capacidad de ser los organizadores del espacio urbano al configurarse como puntos de referencia urbana, de equipamientos colectivos, nodos neurálgicos, polos de atracción y lugares magnéticos donde convergen y se irradia una pluralidad de relaciones físicas, económicas y sociales. Estos espacios en la ciudad inicialmente emergen al representar los lugares de figuración simbólica de la centralización del poder político, religioso, económico y social, y porque son espacios públicos bastante utilizados (Torres, 2000). Sin embargo no son necesariamente aquellos polos de atracción de grandes cantidades de población en cuanto un destino obligado (trabajo y estudio), sino aquellos que permiten el libre acceso y escogencia por sus visitantes.

La construcción de las ciudades nos ha mostrado una evolución en la configuración de la centralidad desde las particularidades del sitio geográfico, hasta los edificios del poder religioso y administrativo, político y económico, y desde las formas modernas de centralidad como distritos financieros, comerciales, de espectáculos y especializados, a nuevos espacios tales como parques comerciales, tecnológicos, temáticos o *shopping malls* destinados al consumo y el ocio. Esto contrasta con el derecho a la centralidad que nosotros queremos enfatizar aquí, que se basa en la idea de satisfacer al ciudadano la necesidad de un espacio de encuentro y de identificación con la colectividad y el lugar. O

sea un centralidad accesible y distribuida que no sea una forma de segregación social, ni este destinada al consumo. “el derecho de los ciudadanos a figurar en todas las redes de dominación, de información y de intercambios; lo cual no depende de una ideología urbanística ni de una intervención arquitectónica sino de una propiedad esencial del espacio urbano: la centralidad” (Lefebvre, 1972)

#### **Franjas urbanas y nodo de centralidad.**

##### **Franja de centralidad Centro-Norte.**

Tramo 1: Centro fundacional Plaza de Bolívar - Centro Internacional en San Diego (Derecha)

Tramo 2: Centro Internacional en San Diego - Centro Chapinero (Centro)

Tramo 3: Centro Chapinero – Centro comercial Unicentro (Izquierda)

##### **Franja de centralidad Centro-Occidente**

Tramo 1: Centro Internacional – Centro Administrativo Distrital (Derecha)

Tramo 2: Centro Administrativo Distrital- Avenida Ciudad de Cali (Centro)

Tramo 3: Avenida Ciudad de Cali - Aeropuerto Internacional Eldorado (Izquierda)

Tramos: Imagen urbana. Forma urbana

Tramos-centros: Espacios centrales. Estructura de centros

Tramos-ejes: Adherencia y *Riveranidad*.

##### **Nodo de centralidad Centro Internacional**

- Estrategias, planificación y arquitectura urbana

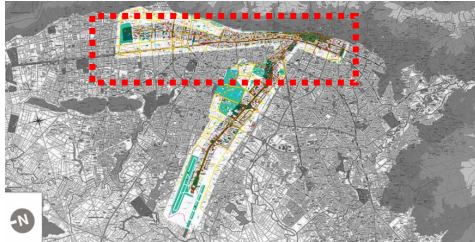
*Estrategias urbanas en la localización del nuevo centro*

*Planificación urbana: tres etapas y tres ideas de centro sin plan*

*Soluciones arquitectónicas y urbanas: un espacio urbano permeable y compatible (Edificio y conjunto; edificios en altura; Planta baja y espacio calle; Adherencia y “riveranidad”)*

- De centro cultural y de negocios moderno a centralidad urbana

### 3.1 Franja de centralidad Centro-Norte. Tramos. Tramos-centros. Tramos-ejes.



Franja urbana de centralidad centro-norte en Bogotá, formación sobre ejes infraestructurales y actividades centrales.

La franja de centralidad Centro-Norte representa el más importante vector de crecimiento de la ciudad, se trata de un eje de configuración histórica compuesto por sumatoria de varias vías longitudinales de la ciudad. Esta franja ha materializado en la ciudad construida, un resumen del proceso de extensión y transformación urbana de Bogotá a partir de la introducción de diversos ejes infraestructurales, la aplicación de diversas formas de crecimiento y la localización de múltiples actividades. También pone de manifiesto los procesos de sustitución, de densificación y de cambio usos a que han sido sujetos los tejidos urbanos y edificaciones colindantes a las diferentes vías. Explica en cuanto a la centralidad un proceso que parte desde la Plaza como centro hasta el centro comercial.



En este sentido este vector recoge tanto la principal traza histórica en la fundación de Bogotá, como es el camino de la Sal o de Norte hacia Zipaquirá coincidente con la calle Mayor (Carrera Séptima), las principales calles longitudinales del centro histórico colonial, como también las primeras vías modernas viarias, ferroviarias y tranviarias que impulsaron el crecimiento hacia nuevos núcleos como fue el caso del barrio extramuros de Chapinero con el tranvía, las nuevas avenidas sobre la carrera Séptima y Trece, la avenida Caracas antiguo trazado ferroviario, y las de nueva traza como las autopistas urbanas de la carrera 30 y la Autopista Norte, hacia Usaquén y Chía<sup>29</sup>.

En esta lectura queda patente la evolución en las redes de movilidad y a su vez los cambios en las especificaciones y parámetros de diseño del viario principal, que dentro de la ciudad existente se modifica mediante adaptaciones, ensanchamientos y prolongaciones, y que a medida que se proyecta hacia espacios menos consolidados adquiere la formalización de avenida como calle arbolada y seguidamente, en algunos tramos, como viario segregado. Así durante casi un siglo, al norte de Bogotá las infraestructuras de movilidad colonizan un territorio de haciendas, que se preparaba para la urbanización: *“Sin indios, con vías modernas y una parroquia que luego se convierte en municipio – Usaquén-, se construye una territorialidad que no contaba con fronteras étnicas y que disponía de símbolos de progreso”*, hecho que explica la diferencia en la valorización del suelo hacia el norte en contraste con el sur. Esta transformación urbana ha producido la configuración de un sistema de centralidad, en donde la incorporación y desplazamiento de usos en la ciudad ha ido potenciando espacios atractores y de referencia urbana, dispuestos sobre ejes viarios, ferroviarios y tranviarios específicos. El desarrollo urbano de Bogotá en la franja longitudinal entre el centro histórico y el norte de la ciudad en dirección al municipio de anexo de Usaquén a través de la carrera Séptima, y hacia el municipio vecino de Chía, a través de la Carrera Séptima, Carrera 13, Avenida Caracas y Avenida NQS, muestra la localización progresiva de diversos espacios de centralidad (plaza Bolívar, parque Santander-Avenida Jiménez, Calle 19, Centro Internacional, Sagrado Corazón, Chapinero, Avenida Chile, Calle 100, Calle 127), que se han materializado como centros o núcleos de actividad y que han repercutido en nueva urbanización como también en la transformación de espacios existentes<sup>30</sup>.

---

<sup>29</sup>. Para el historiador F. Zambrano, *“La extensión de los límites de la ciudad en dirección la Norte es un proceso que se inicia de manera lenta y pausada en el siglo XIX, pero que se acelera en la segunda mitad del siglo siguiente. Comienza al alrededor de 1860 con la urbanización de Chapinero y la construcción de las primeras vías modernas que tiene Bogotá; como son los ferrocarriles del Norte y del Nordeste, el tranvía y la Carretera Central del Norte –que se convierte luego en la carrera Séptima. Posteriormente, a mediados del siglo XX esta oferta vial se verá complementada con la construcción de la Autopista al Norte y los tres puentes que la cruzaban”*.

<sup>30</sup>. En la medida que el uso atractor de centralidad se ha hecho más intensivo, la tierra ha adquirido mayor valor. En el caso de Bogotá, los precios del suelo más altos se han venido registrando progresivamente en dirección al norte de la ciudad,

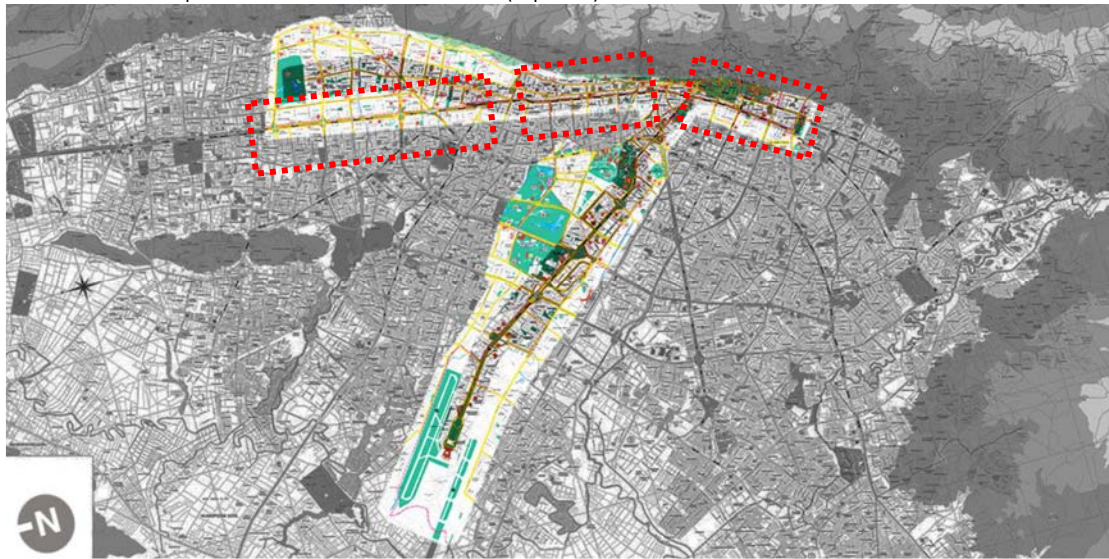
### Franja de centralidad Centro-Norte: Tramos



Tramo 1: Centro fundacional Plaza de Bolívar - Centro Internacional en San Diego (Derecha)

Tramo 2: Centro Internacional en San Diego - Centro Chapinero (Centro)

Tramo 3: Centro Chapinero – Centro comercial Unicentro (Izquierda)



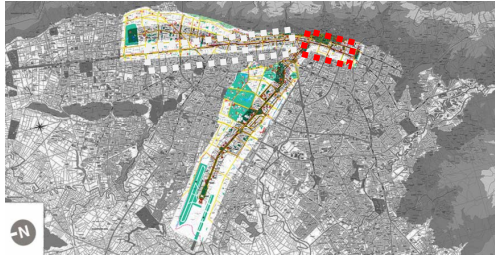
*configurando zonas o corredores viales de uso comercial, en donde se han ido situando las oficinas de usos terciarios y servicios financieros. Zonas en donde también se han concentrado a su vez los grupos de población con más altos niveles de renta. A este punto también valdría la pena recalcar que, si la localización de grandes empresas ha generado una valorización del suelo, esta también aumenta debido a que en estos terrenos hay escasez de espacios de nueva urbanización.*

Así durante casi un siglo, al norte de Bogotá las infraestructuras de movilidad colonizarían un territorio de haciendas, que se preparaba para la urbanización: *“Sin indios, con vías modernas y una parroquia que luego se convierte en municipio –Usaquén-, se construye una territorialidad que no contaba con fronteras étnicas y que disponía de símbolos de progreso”*. Vías modernas y centralidad, que consolidarán una imagen social de progreso vinculada al norte de la ciudad, que repercutirá en la valorización del suelo hacia el norte en un claro contraste con el sur. Esta tendencia constante históricamente creada, nos permite de manera general explicar los procesos de transformación urbana basados en la configuración del sistema de centralidad de Bogotá, en el que el vector Centro-Norte se caracterizará por la incorporación y desplazamiento progresivo y sucesivo de usos hacia el norte de la ciudad potenciando espacios atractores y de referencia urbana, dispuestos sobre ejes tranviarios, ferroviarios y viarios de diverso tipo.

En la medida que el uso atractor de centralidad se ha hecho más intensivo, y se hace evidente en la incorporación de edificios destinados a usos centrales y aumenta su prestigio social, el suelo ha adquirido mayor valor. En el caso de Bogotá -como hemos visto en el capítulo 5-, los precios del suelo más altos se han venido registrando progresivamente en dirección al norte de la ciudad, configurando zonas o corredores viales de uso comercial, en donde se han ido situando las oficinas de usos terciarios y servicios financieros. Zonas en donde también se han concentrado a su vez los grupos de población con más altos niveles de renta. A este punto también valdría la pena recalcar que, si la localización de grandes empresas ha generado una valorización del suelo, estos valores han aumentado también debido a que en estos terrenos hay escasez de espacios de nueva urbanización. Hecho que repercutirá en la densificación de los tejidos ya consolidados aspecto que ha estado ligado a los procesos y normativas que han permitido la densificación y sustitución edilicia.

La franja que denominamos Centro-Norte, corresponde al área urbana de forma alargada resultante de la interacción e influencia de algunos de los principales ejes viales longitudinales de la ciudad. Tiene su origen en el centro tradicional de la ciudad y se extiende hacia el norte hasta la altura del núcleo de Usaquén. Para efectos de su estudio hemos identificado tres tramos, que componen dicha franja: un primer tramo desde el centro histórico hasta el Centro Internacional en la calle 26; un segundo tramo desde el Centro Internacional hasta Chapinero y un tercer tramo desde Chapinero hasta Unicentro. La subdivisión tiene que ver con el periodo de formación de los ejes viarios, diferencias morfológicas del tejido urbano y la implantación tanto de proyectos infraestructurales como también, de usos centrales a través del tiempo.

**Tramo 1. Franja de centralidad centro-norte.**  
**Centro fundacional Plaza de Bolívar - Centro Internacional en San Diego**



Centro fundacional Plaza de Bolívar -Centro Internacional. Proceso de transformación por ampliaciones viarias y densificación en altura en los años 60. (Saúl Ordúz. Museo de Bogotá)

**Imagen urbana.** El primer tramo de la franja de centralidad centro-norte corresponde al ámbito central de traza fundacional en su desarrollo hacia el norte hasta el Centro Internacional, es decir desde la calle Sexta hasta la calle 28. Geográficamente incorpora la zona entre los antiguos cauces de ríos San Agustín y San Francisco y su estiramiento de la trama hacia el norte hasta el denominado sector de San Diego. La estructura viaria principal que configura el ámbito, son los ejes longitudinales de la carrera Séptima (antigua calle Mayor colonial y camino de la Sal o a Tunja prehispánico), la carrera Décima, la carrera 13 (antigua Alameda Vieja y luego vía del tranvía) y la Avenida Caracas (antigua traza del Ferrocarril del Norte). En sentido transversal destacan la calle Sexta (antiguo río San Agustín), la Avenida Jiménez o calle Trece (antiguo río San Francisco), la Avenida calle 19 y la calle 26. La estructura viaria a través de los años ha sido modificada tanto por el aprovechamiento del cubrimiento de ríos, construcción de puentes y ampliación de la sección para su adaptación al automóvil.

**Forma urbana.** En cuanto a la forma de aglomeración y de los espacios construidos, este tramo se caracteriza por su configuración a partir del tejido en damero, compuesto por una cuadrícula de calles con unas manzanas cuadradas de aproximadamente 100m de lado. En la colonia las manzanas en sus grandes dimensiones serían ocupadas gradualmente desde sus límites hacia el interior, posteriormente las parcelas fueron subdividiéndose, hasta que la edificación lograría una ocupación total de la manzana. Lo que sería la traza fundacional entre los dos ríos, sería también objeto de una inicial expansión hacia el sur y el norte principalmente, proceso que se dio a través del proceso de construcción de puentes.

La forma e imagen característica de la ciudad colonial se verá a través del tiempo modificada por la construcción de nuevos edificios en la época republicana y luego por la construcción de edificios modernos en altura que vendrán a localizarse en el centro. Será en el sector de San Diego -en proximidad a la Recoleta e Iglesia del mismo nombre-, como inicial periferia del núcleo central, en donde se localizarán algunas de las primeras industrias, equipamientos y parques.



### Tramo 1- Centros. Franja de centralidad Centro-Norte.



Franja centro-norte: tramo 1 Centro histórico - Centro Internacional. En rojo principales ejes viarios, en violeta los principales espacios libres, en verde las áreas verdes y en amarillo la estructura de centralidad. (Mayorga, 2013).

#### Espacios centrales.

Eje carrera Séptima: Plaza San Agustín - calle Sexta; Plaza de Bolívar; Parque Santander – Avenida Jiménez; cruce calle 19; Centro Internacional

Eje carrera Décima: Parque Tercer Milenio – calle Sexta; Plaza San Victorino – Avenida Jiménez; cruce calle 19; Centro Internacional

Eje Avenida Caracas: Parque Tercer Milenio; cruce Avenida Jiménez

En cuanto al sistema de centralidad en este primer tramo identificamos tres centros principales (Plaza de Bolívar, parque Santander, Centro Internacional), que conforman a lo largo de la carrera Séptima junto a los cruces de calles más importantes un sistema lineal de centralidad que a través del tiempo será objeto de modificación en su edificación, anchura de calles y también en la localización de actividades terciarias y comerciales. Pero si esto sucedió con la carrera Séptima, las carreras Décima y Caracas también serán objeto de ampliación y adaptación albergando nuevos edificios modernos en altura. La avenida Jiménez, la calle 19 y la calle 26, han sido también espacios destinados a la construcción de edificios de oficinas y hoteles y este proceso de terciarización y configuración de un Distrito Central de Negocios tendrá su máxima expresión en el Conjunto Tequendama Bavaria, que se construye entre 1949 y 1982, sobre los antiguos predios de la fábrica de cervezas Bavaria y la Escuela Militar. Este proyecto ya no se dispondrá sobre la traza colonial y su emplazamiento será el resultado de una nueva manzana conformada por modificaciones viarias del centro y la nueva conexión con el aeropuerto. Su espacialidad urbana no conforma plazas sino un sistema de espacios peatonales que lo



relaciona con el entorno, creando un conjunto que extiende sus límites, a edificios y espacios vecinos existentes (la iglesia de San Diego, la Plaza de Toros, el Planetario, el Parque de la Independencia) y nuevos. Este centro es actualmente objeto de densificación dada su localización estratégica en la ciudad.

Respecto a los espacios libres este ámbito de la ciudad, posee una ocupación densa del suelo y son muy pocos los espacios vacíos que se encuentran dentro de la trama urbana. En este sentido destacan como principales espacios abiertos las calles y las plazas de carácter público y cívico que se heredaron de la colonia y de época republicana: la Plaza Mayor (Plaza Bolívar), la Plazuela de San Agustín al sur y Plaza de las Yervas (Parque Santander) al norte, la plaza de San Victorino al occidente y también la Plaza de las Nieves en dirección norte por la Séptima. Y el parque Centenario (construido en 1883 y demolido en 1949) y luego el de la independencia en el cruce de la calle 26.

Recientemente como una política de intervención en el centro se construirá la plazoleta del Archivo Distrital –sur oriente- y un gran parque denominado del Tercer Milenio (realizado en 2002), resultado de la demolición de gran parte de Santa Inés antiguo barrio de la clase alta bogotana que fue ocupado por indigentes y recicladores y denominado como El Cartucho. Sus consecuencias aún están por verificarse dado que se trata de un gran parque con muy poca densidad de vecinos en su entorno.

**Estructura de centros.** Este tramo inicial de la franja centro-norte, se basa en un **sistema de centralidad por continuidad lineal** focalizado en el eje de la Séptima. Aunque se trata de un ámbito de interacción de varios ejes viarios, los ejes longitudinales han sido los principales elementos de organización y distribución de espacios centrales. Dentro de estos ejes la Carrera Séptima, ha mantenido su valor como principal calle de la ciudad, al unir los espacios más representativos históricamente, conformando una sucesión de varios espacios que han sido plazas y cruces.



Principales espacios centrales del tramo 1: Centro Internacional, Parque Santander y Plaza de Bolívar.

### **Tramo 1-Ejes. Franja de centralidad Centro-Norte. Adherencia y Riveranidad.**

#### **Ejes.**

Sur-Norte: Carrera Séptima; Carrera Décima; Carrera Trece; Avenida Caracas

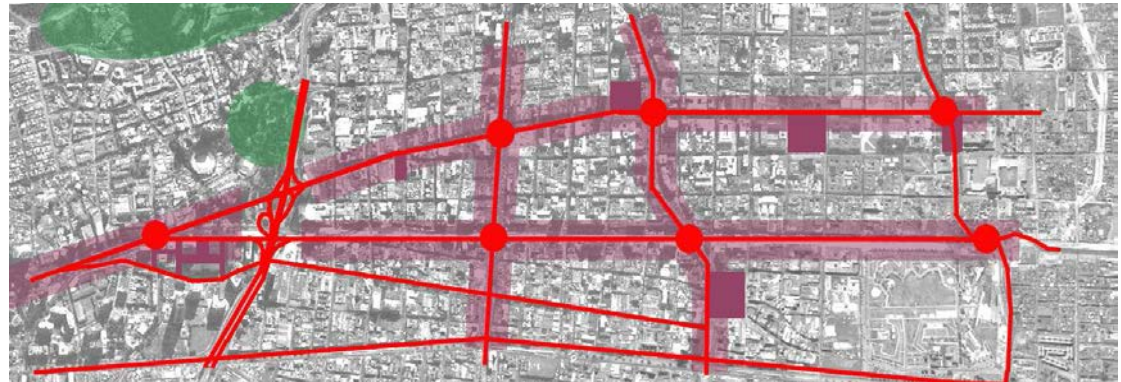
Los ejes de la carrera Séptima, Décima y Trece, configuran dentro de este primer tramo los principales ejes longitudinales de actividad urbana, mientras que la Caracas ha asumido el rol de espacio destinado al flujo del transporte público (Transmilenio).

Este-Oeste: Calle Sexta; Calle 13-Avenida Jiménez; Calle 19; Calle 26

Los ejes transversales aportan al centro la accesibilidad y la conexión entre espacios centrales, sin embargo son especialmente las calles Avenida Jiménez y calle 19 las que asuman el papel de ejes de usos terciario y comercial.

**Adherencia.** Respecto a la adherencia de los movimientos observamos bastante continuidad en su longitudinalidad, pues la estructura viaria de calles tradicionales permite la facilidad de desplazamiento peatonal entre una sucesión de espacios de interés, hecho que garantiza la realización de recorridos cortos y en continuidad. Los principales terminales de adherencia de los movimientos mecanizados, serían las paradas de buses -en sus distintas versiones, Transmilenio, buses y microbuses- y los aparcamientos. Tanto las paradas de transporte colectivo –excepto Transmilenio- como la mayoría de aparcamientos presentan una organización bastante espontánea y tienen su formación en respuestas aisladas.

**Riveranidad.** En cuanto a la riveranidad de los espacios viarios –relación entre vía y edificación- , encontramos que es bastante continua dado que los movimientos peatonales dominan gran parte del centro, a pesar de la existencia de algunas zonas con intenso tránsito de autobuses y automóviles sobre las carreras Caracas y Décima.



Adherencia y “riveranidad” en el Tramo 1: Centro fundacional Plaza de Bolívar - Centro Internacional en San Diego

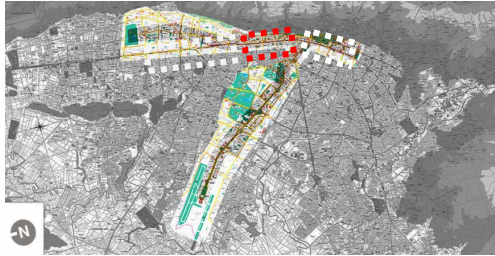


Eje de la carrera Séptima, principales centros de actividad plazas y cruces.



Eje de la carrera Décima, principales cruces, parques y espacios públicos

**Tramo 2. Franja de centralidad centro-norte.  
Centro Internacional en San Diego – Centro Chapinero**



Tramo Centro Internacional- centro Chapinero. Proceso de consolidación del tejido urbano y de configuración de sus principales ejes viarios en los años 1960. (Saúl Ordúz. Museo de Bogotá)

**Imagen urbana.** El segundo tramo que consideramos dentro de la configuración del eje Centro-Norte, es el ámbito resultante de la unión entre la periferia norte del antiguo centro -actual calle 26 en San Diego- y el antiguo núcleo del barrio extramuros de Chapinero -en la calle 60-. En este espacio alargado en sentido centro-norte y dispuesto sobre un terreno de ligera pendiente transversal, se dará un proceso de urbanización que comenzará a inicios del siglo XX. El eje del nuevo crecimiento será la línea del tranvía que discurría por la actual carrera 13, que en su momento conectó el centro de Bogotá con un incipiente barrio que poseía una Plaza de mercado -hoy inexistente- próxima a la estación. Chapinero que en su origen era un área despoblada y ocupada por grandes haciendas, impulsó un proceso de urbanización espontánea, que fomentado inicialmente por la localización de villas de recreo y urbanizaciones, llegaría a consolidar los terrenos localizados entre la carrera Séptima y la carrera 13.

**Forma urbana.**

En cuanto a la formas de aglomeración o del espacio edificado, el tejido que conforma este tramo de la franja centro-norte, es un tejido de manzanas de formas irregulares, resultado del proceso espontáneo de formación de este primer ensanche, basado en la conexión de barrios independientes mediante pequeños tramos viarios transversales de conexión a los ejes longitudinales principales. Sin embargo la posterior colmatación del sector dará como resultado una franja compacta. La densificación en altura sobre los principales ejes también impactará sobre los tejidos residenciales interiores, de tal manera que hoy existe una mezcla tipológica de casas de dos plantas originales de los primeros barrios –con tendencia a desaparecer-, con la edificación moderna y contemporánea en diversas alturas. Destacan algunos sectores por la altura de sus edificios, como es el caso del entorno de la Zona del Sagrado Corazón.

La conformación del tejido urbano y las normativas existentes, han permitido una amplia flexibilidad en cuanto a la localización y densidad de usos, sin embargo la estructura de espacios públicos, calles, parques y parques de barrio, no tienen una correspondencia con la densidad y ubicación de la nueva edificación ejecutada. Frente a los antiguos predios reedificados o casas reutilizadas para otros usos no existen políticas de previsión de espacios públicos o nuevos equipamientos. Los más importantes equipamientos del sector son las universidades, las cuales representan para el sector importantes puntos de congregación de personas, sin embargo su uso es bastante especializado e impacta sobre los entornos modificando las actividades con usos comerciales complementarios a la vida universitaria –papelerías, restaurantes, bares- .



## Tramo 2 - Centros. Franja de centralidad Centro-Norte.



Franja centro-norte: tramo 2 Centro Internacional – Centro Chapinero. En rojo principales ejes viarios, en violeta los principales espacios libres, en verde las áreas verdes y en amarillo la estructura de centralidad. (Mayorga, 2013).

### Espacios centrales.

Eje carrera Séptima: Centro Internacional – calle 26; Sagrado Corazón Parque Nacional – calle 36; Parque de Lourdes – calle 63

Eje carrera Trece: Centro Internacional – calle 26; Sagrado Corazón Parque Nacional – calle 36; Parque de Lourdes – calle 63

Eje Avenida Caracas: Parque de Lourdes – calle 63

Respecto a la distribución de la centralidad en este tramo existe una marcada localización de usos terciarios: en San Diego en proximidad al Centro Internacional y en el Sagrado Corazón y una importante actividad terciaria de menor rango con comercio en torno al parque de la iglesia de Lourdes. En todo el sector desde la calle 26 hasta la calle 60 se encuentran distribuidas de manera difusa centros educativos, universidades y comercio de diverso tipo. En este ámbito destacan dos procesos: el de la creación del primer barrio fuera del centro originario de Bogotá, donde estuvo implicado el tranvía y que representó el inicio de la metrópoli con la primera estructura urbana con dos centros relativamente distantes (4 km). Y además la colmatación del vacío entre los dos centros mediante un ensanche espontáneo que en el tiempo ha resultado bastante homogéneo en funciones, a pesar de las importantes diferencias morfológicas. **La jerarquización del espacio urbano se presenta de diversas formas de acuerdo a cada época: de ensanche residencial con focos de terciario y sectores comerciales bastante definidos sobre todo en la carrera 13, se ha pasado a una mezcla de actividades que no necesariamente conviven de la mejor manera.** Los equipamientos son en su



mayoría educativos –o sea especializados-, el comercio es de rango medio-bajo y el espacio público es escaso. La vivienda tiende a especializarse para estudiantes en algunos sectores y las casas existentes cambian a usos de oficinas o consultorios.

En cuanto a los espacios libres, se observan dentro de la trama compacta algunos antiguos pequeños parques que pertenecían a las urbanizaciones iniciales que se encuentran distribuidos más o menos homogéneamente. Frente a la zona del Sagrado Corazón en la parte oriental de la carrera Séptima, se localiza el Parque Nacional Olaya Herrera, construido en 1934, espacio emblemático de la ciudad que actúa como un conector ambiental de la ciudad con los cerros y que es el segundo parque construido en la ciudad, después del parque de la Independencia en San Diego. También existen algunos espacios libres que son resultado de la construcción de edificios en bloques aislados en el sector del Sagrado Corazón y a la vez destaca el conjunto de parque y plaza arbolada que hacen parte del conjunto de la iglesia de Lourdes.

**Estructura de centros.** En este segundo tramo de la franja centro-norte, se ha establecido un **sistema de centralidad por contigüidad**. En el tres principales ejes de relación longitudinal han conformado el sector e impulsado la distribución de ciertos espacio centrales y actividades, cada uno con un grado de especialización: la Séptima ligada a las universidades y el terciario, la 13 también al terciario y universidades, pero más al comercio, y la Caracas más al uso comercial de bajo rango y al transporte colectivo y privado intenso, que le ha impactado negativamente. Aunque existen algunos centros identificables representados principalmente en la zona del Sagrado Corazón y el núcleo de Chapinero, en realidad se ha producido una distribución homogénea de diverso rango que caracteriza el sector en su totalidad como gran espacio comercial. Se ha producido una agrupación e integración de funciones en una centralidad difusa en la que también convive la residencia.



Principales espacios centrales del tramo 2: Parque Nacional, Iglesia de Lourdes y Centro Internacional

## **Tramo 2- Ejes. Franja de centralidad Centro-Norte. Adherencia y Riveranidad.**

**Ejes.** Carrera Séptima; carrera Trece; Avenida Caracas

La estructura viaria principal que configura el ámbito está compuesta por tres principales ejes longitudinales, la carrera Séptima (antigua carretera del Norte y camino de la Sal o a Tunja en la Colonia), la carrera 13 (antigua Alameda Vieja y línea del tranvía) y la Avenida Caracas (antigua línea del ferrocarril del Norte). En sentido transversal se observan las calles de trazado con geometrías variables que siendo de diverso origen –muchas se deben a los trazados independientes de barrios– ou obedeciendo a cursos de agua conectaran los ejes longitudinales, conformando así *el primer ensanche importante que se registra en Bogotá. (Del Castillo, 2008)* Como vemos la estructura viaria será conformada con un marcado protagonismo de las vías longitudinales, donde cada una tendrá distinto carácter: la carrera Séptima que se adapta a la traza de la antigua carretera del Norte se configurará como una amplia calle moderna con dos calzadas y mediana, que ejercerá de límite del sector; la carrera 13 desde la existencia del tranvía se fue consolidando como la principal calle comercial; y la avenida Caracas con el proyecto de Karl Brunner –con el traslado de la línea del ferrocarril del Norte a la carrera 30– se configurará como una vía parque de unión entre los barrios. Si bien los tres ejes han sido objeto de transformaciones en cuanto a la edificación y a las actividades, a través de procesos de densificación en altura. La Caracas será radicalmente transformada a partir de la introducción de la primera troncal con carriles solo bus –propuesta predecesora a Transmilenio–.

**Adherencia.** La adherencia de los movimientos mecanizados, se realiza a través de las paradas de buses –en sus distintas versiones, Transmilenio, buses y microbuses– y los aparcamientos. Que como en el caso del tramo anterior, presentan una organización bastante espontánea y tienen su formación en respuestas aisladas, en donde la localización de actividades y espacios de intercambio entre modos de movilidad no encuentran soluciones idóneas y articuladas.

**Riveranidad.** La riveranidad de los espacios viarios –relación entre vía y edificación–, en este sector es bastante continua, aunque se presenta una clara diferenciación entre los grandes ejes longitudinales y los transversales, los movimientos peatonales se distribuyen de manera bastante homogénea en los sectores internos a los ejes y en torno a los ejes según su rol principal (la Séptima con las universidades y el terciario; la 13 terciario, universidades y comercio, y la Caracas comercio y transporte e intenso).

Respecto a la adherencia de los movimientos observamos también bastante continuidad, pero diferenciada entre calles principales (longitudinales) y secundarias o internas a los barrios. Las vías principales en sus tramos de mayor intensidad o velocidad del tránsito vehicular y por su conformación física actúan como barreras (la avenida Caracas con el sistema Transmilenio, particularmente y algunos tramos de la carrera Séptima en correspondencia con las universidades).



Adherencia y “riveranidad” en Tramo 2: Centro Internacional en San Diego - Centro Chapinero

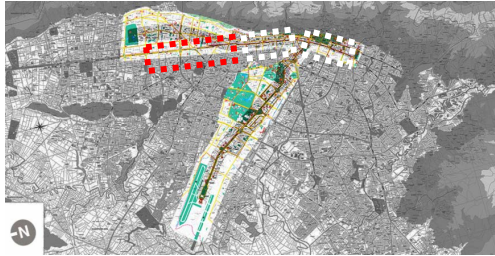


Vistas peatonales de la carrera 13 (Parque de Lourdes); carrera Séptima (Parque Nacional); Centro Internacional (plaza interior).



Vistas peatonales de tramos típicos de la carrera Décima; Avenida Caracas; Carrera Séptima

**Tramo 3. Franja de centralidad centro-norte.  
Centro Chapinero – Centro comercial Unicentro**



Tramo Centro Chapinero – Centro comercial Unicentro. Formación del barrio del Chicó y configuración inicial de las avenidas como ejes de actividad residencial en los años 1960. (Saúl Ordúz. Museo de Bogotá)

**Imagen urbana.**

El tercer tramo de la franja de centralidad centro-norte es el ámbito comprendido entre Chapinero y Unicentro, este sector abarca en sentido longitudinal desde la calle 60 hasta la calle 127, y en sentido transversal desde la carrera Séptima hasta la autopista Norte o NQS (Norte-Quito-Sur). Se trata de un ámbito de expansión de la ciudad hacia el norte caracterizado por un tejido urbano de amplias parcelas que originalmente fue destinado a vivienda en baja altura destinada a las clases altas. El ejemplo más significativo de los cambios que ha presentado este sector, es el proceso de urbanización y transformación del Barrio el Chicó. Sobre terrenos de grandes haciendas al norte de Bogotá, se plantean en los años 50 nuevos barrios en un tejido urbano bastante esponjado, con parques y avenidas arboladas, luego las amplias parcelas serán objeto de densificación en altura y de cambios de usos de acuerdo a su posición en la ciudad y a los ejes viales. La localización de usos terciarios y centros comerciales, clubes y clínicas privadas, sumados a la expectativa de vivir en el norte de la ciudad producirá una importante mutación de todo el sector. En este caso la construcción del primer gran centro comercial en Bogotá Unicentro (construido en 1976), jalonará las actividades de primer rango y las viviendas de las clases sociales con mayores rentas por la carrera 15 hasta la calle 127. Hoy la carrera 15 es el principal eje comercial y desde su propuesta de renovación en el año 1999, se ha convertido en un Paseo Urbano que cataliza las funciones comerciales, terciarias y de ocio que ha adquirido en el tiempo.

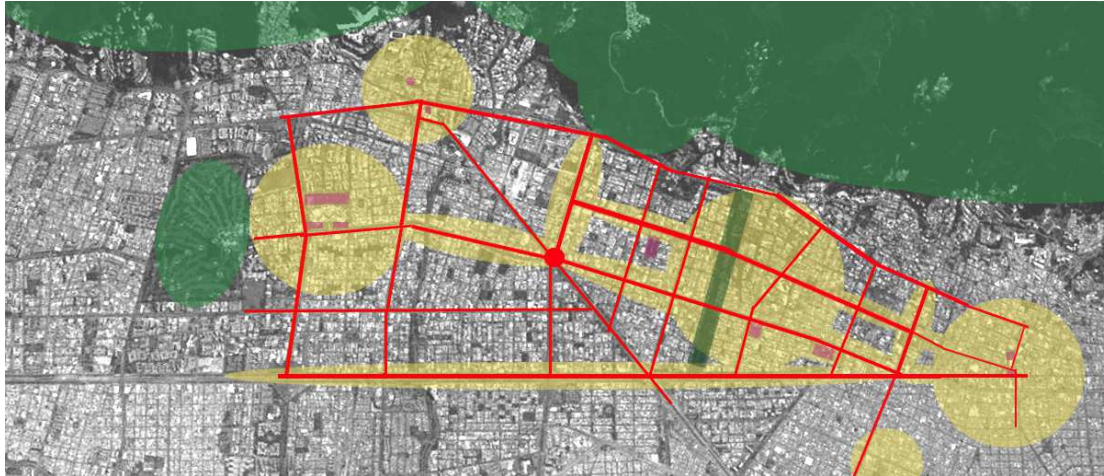
**Forma urbana.**

El tramo como se ha enunciado antes, se ha caracterizado por su transformación desde un tejido de barrio residencial de amplias parcelas y baja densidad, a un espacio con actividades comerciales y con una densificación en altura de vivienda y usos terciarios. Esto ha hecho que el mismo trazado de calles e incluso estructura parcelaria original sea el soporte de nueva edificación. Tanto la localización de nuevas actividades como la densificación serían permitidas e impulsadas por las políticas urbanísticas basadas en las áreas de actividad múltiple de los años 1980. Las casas del barrio el Chicó que hacían parte del patrimonio arquitectónico de la arquitectura moderna de los años 1950 y 1960 desaparecerán sistemáticamente dando paso a la nueva edificación.

El sector a pesar de competir con otras zonas al norte de la ciudad hoy mantiene una imagen de gran centro terciario, comercial y de ocio. Por lo que se le denomina como Distrito Central de Negocios norte Chapinero-Chicó. La interacción de distintos ejes principales de la ciudad en sentido longitudinal y también transversal, ha permitido la difusión de la centralidad en todo el sector.



### Tramo 3 - Centros. Franja de centralidad Centro-Norte.



Franja centro-norte: tramo 3 Centro Chapinero – Centro comercial Unicentro. En rojo principales ejes viarios, en violeta los principales espacios libres, en verde las áreas verdes y en amarillo la estructura de centralidad. (Mayorga, 2013).

#### Espacios centrales.

Eje carrera Séptima: Parque de Lourdes – calle 63; cruce Avenida de Chile Calle 72; cruce calle 100; Santa Bárbara Usaquén

Eje carrera Trece: Parque de Lourdes – calle 63; cruce Avenida de Chile Calle 72; Sector Lago-Chicó; cruce calle 100

Eje carrera Quince: Avenida de Chile Calle 72; calle 76 Unilago; Plaza del Country calle 85; calle 100; Unicentro calle 127

Eje Avenida Caracas: Parque de Lourdes

La principal vía de Bogotá, la carrera Séptima, es uno de los ejes involucrados dentro del sector, su posición perimetral respecto a la zona ha permitido establecer puntos de cruce y de conexión con los ejes transversales principales, destaca entonces su conexión con la centralidad comercial de Chapinero, y las comerciales y terciarias de las calles 72- avenida Chile, la zona de Negocios en torno a las calles 82, 85 y 88, el eje de terciario de la calle 100 -que se desarrolla hasta la carrera 15-, y la centralidad puntual comercial y terciaria en Santa Bárbara en proximidad al centro histórico del municipio de Usaquén.

La carrera Trece por su parte relaciona el centro de Chapinero con la calle 100, estableciendo una difusión de la centralidad como eje comercial y terciario, su rol de conector refuerza la centralidad del ámbito central de todo el tramo.



La carrera 15 es el eje estructurante de la centralidad comercial, terciaria y de ocio de todo el tramo, por su posición central y por conectar en sus extremos dos espacios de centralidad comercial y de negocios destacados, el eje de la avenida Chile o calle 72 y Unicentro en la calle 127. El hecho de que la quince atraviesa todo el sector hace que los cruces con los ejes transversales adquieran un especial valor y jerarquía respecto a todo el ámbito. Aspecto que explica la manera en que se han ido posicionando centros comerciales y de actividad terciaria en proximidad a dichos cruces. La 15 llega hasta el Club del Country por esta razón la centralidad direccionada por el desplazamiento continuo de la centralidad en aprovechamiento de valor del suelo, se dirigirá a otros ejes como son la carrera Séptima y la Autopista Norte.

La avenida Caracas en su continuidad con la Autopista Norte, marca el límite occidental del tramo aquí descrito, sin embargo su carácter funcional de ser la vía destinada a ser la salida norte de la ciudad, ha hecho que sea muy solicitada para la circulación de vehículos. La Caracas que fue en su momento un luego de la eliminación del paso del ferrocarril del Norte, una vía paseo de entorno residencial, gradualmente fue cambiando en su entorno hacia un eje comercial que se ha ido deteriorando en el tiempo. La primera troncal del sistema de buses impactará fuertemente sobre el espacio urbano y una recuperación hasta ahora no se ha llevado a cabo. Se trata de un eje de comercio pequeño y de bajo rango, que no llega a constituir un grado de centralidad importante. En el eje ha primado su función como espacio de flujo más que como espacio urbano.

**Estructura de centros.** En este tercer tramo un sistema en malla con la participación de varios ejes longitudinales y transversales, ha generado **una centralidad distribuida por contigüidad y por continuidad lineal** a lo largo de ejes como lo muestra el caso de la Carrera 15.



Principales espacios centrales del tramo 3: Unicentro, Calle 100 y calle 72

### **Tramo 3 - Ejes. Franja de centralidad Centro-Norte. Adherencia y Riveranidad.**

**Ejes.** Carrera Séptima; carrera Trece; carrera Quince; Avenida Caracas – Autopista Norte

Dentro de la estructura viaria que configura el ámbito destacan en sentido longitudinal, la carrera Séptima, la carrera 13, la carrera 15, la carrera 19 y la autopista Norte. Mientras que en sentido transversal la calle 60, la calle 72 o avenida Chile, la calle 76, la calle 85, la calle 92, la calle 94, la calle 100, la calle 116 y la calle 127; y en diagonal la carrera 9. Estas calles se caracterizan en general por su amplitud y por configurar también importantes ejes arbolados de la ciudad.

Existe en el sector una predominancia de una trama viaria jerarquizada y diferenciada en dos categorías principales: de tráfico de paso y de distribución interna entre los barrios. Esta condición del viario define ámbitos rodeados de viario principal y áreas internas de barrio con calles en sistemas autónomos, donde predomina el uso de cull de sacs y espacios verdes.

#### **Adherencia.**

Bajo estas condiciones de diferenciación y jerarquización viaria, los principales ejes del tramo han asumido el rol de espacios lineales de centralidad, con actividades comerciales y de oficinas; mientras que el viario interior ha sido más destinado a la vivienda.

En este sentido existe una importante adherencia longitudinal continua de los movimientos, en transporte público, automóvil y a nivel peatonal. Hecho que ha permitido y fomentado que se realicen desplazamientos a pie, y por ende que haya acceso a las actividades comerciales que se han ido localizando paulatinamente en las plantas bajas.

#### **Riveranidad.**

La zona a pesar de no haber sido proyectada para asumir las funciones que hoy alberga, por sus condiciones iniciales de trazado y conformación morfológica de las manzanas ha permitido el desarrollo de unas pautas implícitas de localización de actividades que ha favorecido tanto la diferenciación como la compatibilidad de distintos usos. Aunque existe un gran volumen de atracción de personas por los usos terciarios, comerciales y de ocio, la residencia sigue en cantidad muy importante. Las condiciones de amplitud de aceras y de espacios disponibles para el peatón hacen que se produzca una riveranidad continua que otorga urbanidad al tramo.



Adherencia y “riveranidad” en el Tramo 3: Centro Chapinero – Centro comercial Unicentro

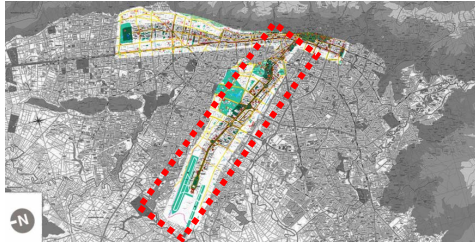


Vistas peatonales del eje de la carrera 15: cruce calle 72/Avenida de Chile; cruce calle 76; cruce plaza calle 85.



Vistas peatonales del eje de la carrera 15: cruce calle 88 (parque Virrey); cruce calle 100; cruce calle 127 (Country Club).

### 3.2 Franja de centralidad Centro-Occidente. Tramos. Tramos-centros. Tramos-ejes.



Franja urbana de centralidad centro-occidente en Bogotá, formación sobre ejes infraestructurales y actividades centrales.

Otro vector principal del crecimiento de Bogotá y de consolidación de un sistema de centralidad es el que parte del Centro Internacional en San Diego, hacia el occidente. La expansión de la ciudad ha sido caracterizada principalmente por ser de tipo lineal en sentido Sur-Norte, y se ha producido por agregación de espacios urbanizados en correspondencia de las propiedades de las antiguas haciendas, que se adosaban a las diferentes vías regionales paralelas a los cerros y se conectaban por medio de tentáculos en una estructura tipo peine. En cambio el vector Centro-occidente estaría asociado a otros eventos urbanos muy diferentes a los del vector Centro-Norte. El crecimiento en dirección occidental, que conforma una “T” con su desarrollo perpendicular al vector Centro-Norte, está asociado a la relación territorial inicial establecida por el antiguo camino colonial a Fontibón (Calle 13), que se refuerza más adelante con la construcción de la estación de ferrocarril de la Sabana y, luego, con el

desarrollo de las urbanizaciones residenciales e institucionales en correspondencia de haciendas como El Salitre, La Esperanza, Santa Ana (Normandía) y el Ejido<sup>31</sup>.

La ciudad vivió años de expansión en los que el antiguo núcleo urbano se estaba ampliando a través de la construcción de quintas y barrios nuevos, “modernos e higiénicos” (Santa Teresita, Teusaquillo, Palermo, La Magdalena), pero tanto las vías del tren como del tranvía ejercieron inicialmente de elemento de separación entre la parte oriental y la occidental. La construcción de la Universidad Nacional y la prolongación de la calle 26, y en continuación la propuesta de la Avenida El Dorado - sobre el camino a Engativá- en dirección al que sería el aeropuerto internacional del mismo nombre, darían el empuje definitivo hacia el occidente. Se trata de una avenida con prestaciones de autopista urbana, con un tronco principal y laterales, que se ha configurado en sus bordes a partir de la disposición en “paquetes” de conjuntos de edificios y de algunos barrios que cuelgan de ella con cierta autonomía.

La idea “moderna” de colonizar los terrenos no urbanizados del occidente de Bogotá mediante grandes vías tipo autopista urbana y con la localización de nuevos proyectos, no fue una opción únicamente tomada en cuenta para el caso de la calle 26-Avenida El Dorado. La Avenida de Las Américas que en su trazado no retoma ninguna traza de camino preexistente, sería otro de estos intentos. Sobre la misma parcela del Salitre propiedad de la Beneficencia de Cundinamarca, en colindancia con la nueva Avenida de Las Américas, que conectaba el centro con el monumento de las Américas en proximidad al antiguo aeródromo de Techo (1932). Se construirían dos proyectos de vivienda basados en los preceptos de la modernidad arquitectónica, el llamado conjunto multifamiliar Centro Urbano Antonio Nariño CUAN (1953) en el extremo más próximo al centro y el complejo habitacional Ciudad de Techo (1961), luego llamado Ciudad Kennedy, dispuesto sobre los antiguos terrenos del aeródromo.

---

<sup>31</sup>. Destaca, por ejemplo, el caso de El Salitre - una propiedad privada que pasó a ser propiedad de la Beneficencia del departamento de Bogotá Cundinamarca por falta de herederos - con un gran predio de 2200 fanegadas (1408 Has) que albergará importantes usos institucionales y públicos de la ciudad (como la Universidad Nacional de Colombia, el Centro Administrativo Distrital CAN, los parques Simón Bolívar y El Salitre, el Instituto de Minas INGEOMINAS, el Instituto Geográfico IGAC, entre otras instituciones) a las que se sumaran luego edificios de uso terciario sede de importantes empresas (EL TIEMPO, KODAK, ABBOT, VECOL, etc.) y más recientemente las sedes de la Gobernación de Cundinamarca y de la Fiscalía General de la Nación, la Cámara de Comercio, Hoteles y zonas de residencia en altura.



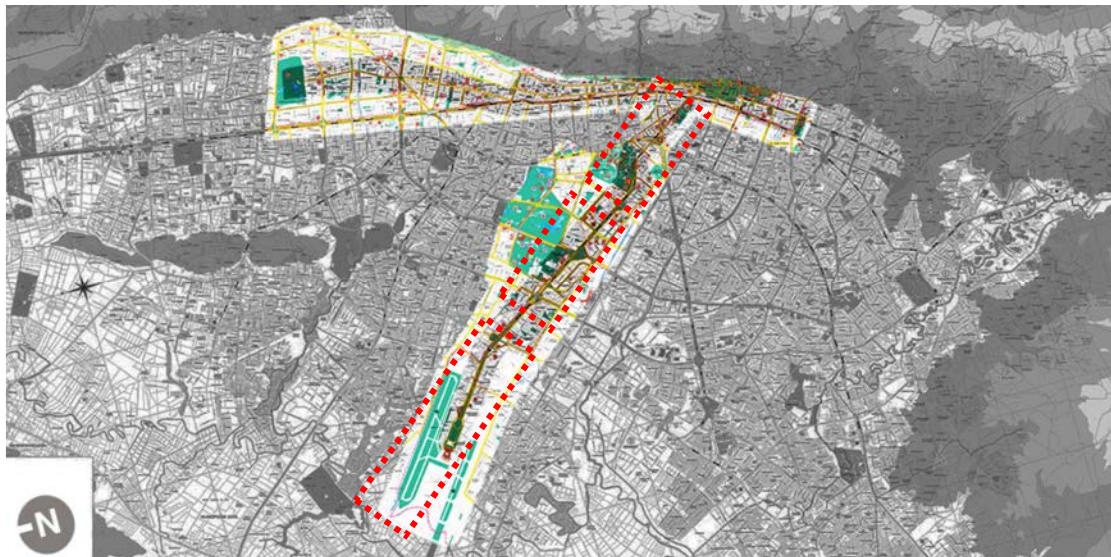
### Franja de centralidad Centro-Occidente: Tramos



Tramo 1: Centro Internacional – Centro Administrativo Distrital (Derecha)

Tramo 2: Centro Administrativo Distrital- Avenida Ciudad de Cali (Centro)

Tramo 3: Avenida Ciudad de Cali - Aeropuerto Internacional El Dorado (Izquierda)



Franja urbana de centralidad centro-occidente en Bogotá y sus tres tramos.



La franja que denominamos Centro-Occidente, es la que se desarrolla desde la zona central en San Diego hasta el aeropuerto internacional El Dorado. La franja aunque esta estructurada en torno a un solo eje infraestructural (la calle 26 o avenida el Dorado), presenta notables diferencias en su recorrido. Hecho que nos permite subdividirla en tramos:

Tramo 1: Centro Internacional-Centro Administrativo Distrital

Tramo 2: Centro Administrativo Distrital-Avenida Ciudad de Cali

Tramo 3: Avenida Ciudad de Cali - Aeropuerto Internacional El Dorado

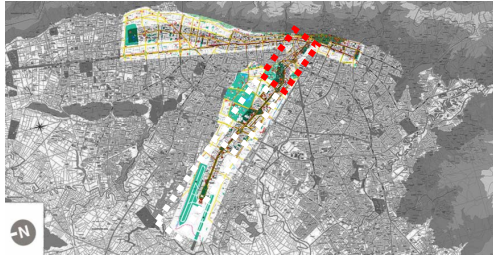
El primer tramo, corresponde a la parte del trazado de la Avenida El Dorado que esta insertado en la parte más consolidada de la ciudad, y aunque como veremos sus relaciones con el entorno son bastante limitadas el tramo es bastante denso en ocupación respecto a los otros dos tramos.

El segundo tramo, responde a una configuración urbana diferente y en formación, por una parte la vía (calle 26 o avenida el Dorado) se ensancha en su sección a la vez que su entorno es más discontinuo y se caracteriza por la conexión con piezas autónomas en conjuntos edilicios, existe separación entre ellos y algunos espacios libres. Se trata del ámbito central del eje en torno al Salitre, que por su mayor peso en cuanto actividades, hace que se le considere como el Distrito Central de Negocios del occidente.

El tercer tramo, se caracteriza por ser funcionalmente y formalmente distinto, pues acoge el aeropuerto, sus funciones complementarias, los crecimientos de los barrios de Engativá y Fontibón, y el entorno natural de los humedales del río Bogotá.

La calle 26-Avenida El Dorado, se ha cristalizado en el tiempo como un gran eje viario monumental, que brinda conexión a su paso a barrios de vivienda de clase media en media y alta densidad, y a bolsas o piezas autónomas de usos terciarios y equipamientos (públicos y privados), en donde su importancia radicaba en servir de acceso y el ofrecer una amplia zona verde longitudinal. A pesar de esto no ha llegado a consolidar una franja de centralidad continua en sus bordes y entorno. La discontinuidad de los asentamientos y de los espacios urbanos resultantes, no favorecen una identidad urbana unitaria que repercuta más allá de la grandiosidad del trazado viario que sigue aún prestando solificaciones funcionales de autopista. El reto ahora consistiría en intentar con la incorporación del sistema Transmilenio articular los distintos espacios con una buena calidad urbana.

**Tramo 1. Franja de centralidad centro-occidente.  
Centro Internacional – Centro Administrativo Distrital**



Eje Calle 26 – Avenida Eldorado: relación del nodo de centralidad Centro Internacional hacia el occidente en dirección al Aeropuerto Internacional. (Mayorga 2008).

### **Imagen urbana**

El primer tramo de la franja Centro-Occidente, representa la unión de dos espacios representativos para la ciudad: el Centro Internacional Bogotá uno de lo más importantes centros de negocios y el Centro Administrativo Distrital (CAD). Comprende en su desarrollo el trazado de la calle 26 o Avenida El Dorado, desde la importante intersección en viaducto a distinto nivel que se produce en San Diego, mediante el paso de dicha avenida a una cota más baja hasta su llegada a nivel de calle y una misma cota en la carrera 30.

El tramo reúne muchos elementos de valor histórico, de carácter público y cultural. La misma intersección de la 26 con la carrera Séptima, Décima y Caracas, reúne la historia de San Diego, espacio valorado desde la época colonial, como puerta al norte de la ciudad al que en la que se han ido sumando nuevos edificios, espacios y actividades (Iglesia de San Diego, Parque de la Independencia, Biblioteca Nacional, Museo de Arte Moderno, Plaza de Toros, Centro de Convenciones, Planetario – Museo de Bogotá-, Biblioteca Nacional y Cementerio Central). Hoy el ámbito es objeto de una propuesta de renovación urbana, que propone la ampliación del Centro Internacional con edificaciones en altura y una gran estación para el sistema Transmilenio. La actual calidad y escala del ámbito urbano está en entredicho por la introducción del sistema de autobuses y la construcción de una explanada que cubriría parte de la Calle 26 en proximidad al Parque de la Independencia. El CAD por su parte es un conjunto edilicio que reúne las funciones administrativas distritales y está localizado en una manzana triangular rodeado de espacio público y estacionamientos y conforma también un hito urbano.

### **Forma urbana.**

Respecto a la forma urbana este primer tramo, se caracteriza por estar conformado en sus bordes por una mezcla heterogénea de tejidos y piezas urbanas: barrios, conjuntos edilicios aislados, un cementerio, un recién construido parque (del Renacimiento), etc. Esto hace que la vía -que es donde posee su menor sección-, se perciba desconfigurada en sus límites. Por otra parte la segregación a través de distintos niveles ya sea mediante el hundimiento de la vía en su tronco central o la colocación de puentes peatonales, muestran un sistema de espacios y de conexiones bastante débil, ni las relaciones transversales, ni los bordes edificados garantizan una continuidad urbana. La implantación del sistema Transmilenio puede llegar a agravar esta situación.

## Tramo 2 - Centros. Franja de centralidad Centro-Occidente.



Franja centro-occidente: tramo 1 Centro Internacional – Centro Administrativo Distrital. En rojo principales ejes viarios, en violeta los principales espacios libres, en verde las áreas verdes y en amarillo la estructura de centralidad. (Mayorga, 2013).

### Espacios centrales.

Eje calle 26 – Avenida Eldorado: Centro Internacional de Bogotá (CIB); Centro Administrativo Distrital (carrera Treinta – Avenida Las Américas).

Los centros principales de este tramo se vinculan estrechamente al viario, eso permite que se aprovechen las óptimas condiciones de conexión de estos dos importantes espacios de cruce. Hecho que realza su posición estratégica en la ciudad. Sin embargo esto les confiere una condición de islas que de acuerdo a como se planteen los recorridos peatonales pueden llegar a integrarse o no a su entorno. Las conexiones peatonales del Centro Internacional entre el interior y el exterior del conjunto permiten una permeabilidad de recorridos, sin embargo en el caso del CAD el edificio se encuentra aislado respecto a los límites de la manzana y por estar rodeado de tres amplias vías se observa aislado.

También existen otros espacios que son polos atractores de actividad urbana, el Cementerio Central y una zona de terciario proximas al eje, sin embargo son de uso especializado y no interactúan con su entorno, el cementerio es un amplio recinto que no establece relaciones con el exterior y la zona de oficinas y comercial, no tiene continuidad respecto a la calle 26. No se consideran estas como centralidades ya sea por su poca influencia (zona comercial y de oficinas) o por su especialización (cementerio) y además no configuran ningún sistema de continuidad ni interacción entre los espacios de centralidad detectados.

También por otro lado hay dos parques uno situado en el barrio vecino de Teusaquillo y otro de mayor dimensión y nueva creación. El primero es un espacio de borde que no llega a interactuar con la calle 26 y el segundo por su condición actual no es muy utilizado porque aún le falta conformar un entorno urbano que le aporte vecindad y usuarios.

#### Estructura de centros.

La estructura de centralidad que se produce en este primer tramo es por **continuidad lineal pero concentrada puntualmente**, se aplica a la forma en que se emplazan y relacionan los dos centros (Centro Internacional y CAD), que se configuran como dos amplios nodos viarios que no tienen otros vínculos de relación entre sí, que los de tipo funcional que pueden permitir el acceso rodado a aparcamientos y los de las futuras paradas de Transmilenio.



Principales espacios centrales del tramo 1: Centro Administrativo Distrital; Centro Internacional

### **Tramo 1 - Ejes. Franja de centralidad Centro-Occidente. *Adherencia y Riveranidad.***

#### **Ejes.** Calle 26 – Avenida Eldorado.

La vía de la calle 26 transcurre el ámbito del primer tramo, como un viario segregado tanto a distinto nivel como también en la misma cota. En su configuración como una autopista urbana compuesta por un tronco principal y calzadas laterales, ofrece una condición de autonomía del viario respecto a los tejidos del entorno que impide que existan relaciones transversales fluidas entre los dos bordes viarios. La mayoría de conexiones vehiculares transversales se realizan a distinto nivel (unas pocas con cruces semaforizados) y las relaciones peatonales mediante puentes peatonales. La reciente intervención de la vía para incorporar el sistema de buses Transmilenio propone además de unos carriles centrales solo bus exclusivos, unas estaciones ubicadas en la parte central que se conectan desde los bordes de la vía mediante puentes.

#### **Adherencia.**

En cuanto a la adherencia de los movimientos vehiculares y peatonales, que se producen en la vía a nivel general que es escasa y concentrada en algunos accesos a aparcamientos (CIB, CAD y Cementerio), dado que son muy pocos los edificios que existen en buen estado y que puedan permitir un acceso desde la avenida. La incorporación del sistema Transmilenio, también por su propia lógica de estaciones producirá una adherencia de movimientos peatonales de tipo terminal.

#### **Riveranidad.**

Respecto a la riveranidad, encontramos que la que existe que es muy baja, tanto por las condiciones de la edificación (aislada, discontinua y cerrada) como por su condición de autopista urbana, pues no se tienden a favorecer actividades en las plantas bajas.

En conclusión podemos considerar este primer tramo del eje de la calle 26, como un eje con una condición de centralidad reducida y concentrada en dos espacios principales (CIB y CAD), también observamos que no podemos considerarla como una vía urbana, pues no garantiza ni fomenta relaciones urbanas en continuidad.





Adherencia y “riveranidad” en el Tramo 1: Centro Internacional – Centro Administrativo Distrital

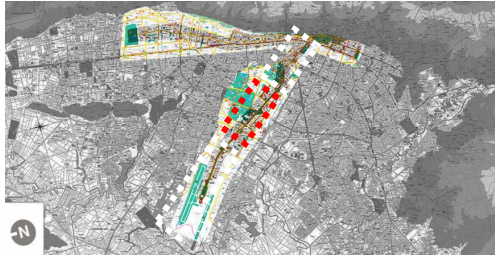


Eje de la calle 26 – Avenida Eldorado: vía segregada con bordes edificados y continuos. Centro Internacional; Parque del Renacimiento; Centro Administrativo Distrital.



Eje de la calle 26 – Avenida Eldorado: efecto de segregación y barrera de las conexiones peatonales.

**Tramo 2. Franja de centralidad Centro-Occidente.  
Centro Administrativo Distrital- Avenida Ciudad de Cali**



Eje Calle 26–Avenida Eldorado: relación de separación y discontinuidad urbana entre los centros y tejidos autónomos adyacentes. Vista hacia el centro de la ciudad. (FotoRudolf 2010).

### **Imagen urbana**

El segundo tramo de la franja Centro-Occidente, es el desarrollo de la avenida el Dorado desde el Centro Administrativo Distrital hasta la avenida Ciudad de Cali, este ámbito se caracteriza por un desarrollo de la urbanización discontinuo en su concreción espacial a través del tiempo. Su emplazamiento corresponde a grandes haciendas que por mucho tiempo estuvieron reservadas de los procesos de urbanización. La Hacienda el Salitre localizada al occidente de Bogotá -y que en 1910 llegaría a representar cuatro veces la superficie de Bogotá-, cubre gran parte de la extensión que ahora se esta desarrollando. El área se ha ido ocupando mediante la construcción de infraestructuras que le cruzaban, grandes equipamientos, barrios de tipologías heterogéneas, centros comerciales, edificios terciarios, hoteles y parques: Ferrocarril de Occidente (1933), Ciudad Universitaria y Ferrocarril de Norte y Carrera 50 (1938), Corferias (1954), Avenida El Dorado y Centro Administrativo Nacional (1958), Avenida 68, Templete Eucarístico y barrio Pablo IV (1968), Avenida Boyacá (1976), Parque Simón Bolívar (1981), Terminal de Transporte Terrestre (1985), Barrio Ciudad Salitre (1987), Centro Comercial Salitre Plaza y museo interactivo Maloka (1996). De más reciente construcción en la última década son los edificios del centro comercial Gran Estación, la Cámara de Comercio de Bogotá, el edificio del periódico El Tiempo, la Fiscalía General de la Nación de Colombia, el Tribunal de Cundinamarca, la Gobernación de Cundinamarca, La Imprenta Nacional de Colombia y el edificio de Avianca.

Es precisamente este largo y dilatado proceso el que ha permitido que la zona central -respecto a toda la extensión de la ciudad-, aún conserve espacios libres de edificación. En los últimos años viene impulsandose como un nuevo centro de la ciudad dada su estratégica localización y cercanía a varias vías importantes y al aeropuerto, siendo objeto de reconocimiento como un nuevo y pujante Distrito Central de Negocios de la Ciudad.

### **Forma urbana**

La forma urbana de este segundo tramo, representa una mezcla heterogénea de conjuntos de edificios, que de distintas tipologías ordenaciones dimensiones y usos, como grandes paquetes se han ido adhiriendo al trazado de la Avenida El Dorado y a la más reciente construida av. de La Esperanza. La avenida en este tramo conserva su carácter de autopista con enlaces a distinto nivel y áreas verdes, donde el tronco principal permite mayores velocidades y los laterales dan acceso a todos los conjuntos aislados.



## Tramo 2 - Centros. Franja de centralidad Centro-Norte.



Franja centro-occidente: tramo 2 Centro Administrativo Distrital – Avenida Ciudad de Cali. En rojo principales ejes viarios, en violeta los principales espacios libres, en verde las áreas verdes y en amarillo la estructura de centralidad. (Mayorga, 2013).

### Espacios centrales.

Eje calle 26 – Avenida Eldorado: Centro Administrativo Distrital; Universidad Nacional; Centro de exposiciones Corferias; Centro Administrativo Nacional; Centro El Salitre; cruce Avenida Ciudad de Cali

Los espacios centrales principales de este segundo tramo, son conjuntos edilicios que con cierta autonomía se conectan con la Avenida el Dorado, este hecho produce una serie de espacios centrales localizados a ambos lados de la vía sin ninguna solución de continuidad. Destaca entonces el Centro Administrativo Distrital como conjunto rótula de un cruce viario, el Campus de la Ciudad Universitaria, el recinto ferial Corferias, el conjunto del Centro Administrativo Nacional, los edificios de terciario y comerciales de Ciudad Salitre, y otros edificios sedes de empresas. En todos estos casos el espacio público aparece por puntualmente, por tramos y de forma fragmentada. La zona hoy es objeto de propuestas de renovación urbana, aprovechando su importante centralidad actual.

A pesar de que es una zona de reciente ocupación, sobre la calle 26 no se han conservado espacios verdes, destacan en este sentido, un parque y también el hecho de que la universidad haya sido concebida como un gran campus. Otras áreas verdes existentes son los separadores y medianas de la vía, así como también los espacios intersticiales de los enlaces.

**Estructura de centros.** La centralidad en este segundo tramo se organiza en **continuidad lineal y concentrada en cuatro puntos principales** (CAD, CAN, Ciudad Salitre y Centro Comercial Gran Estación), que se configuran como nodos de actividad especializada institucional y mixta y comercial respectivamente, que no tienen otros vínculos de relación entre sí, que los de tipo funcional que pueden permitir el acceso rodado a aparcamientos, los puentes peatonales y las futuras paradas de Transmilenio. La mezcla de usos que se produce en Ciudad Salitre, sería un aspecto a valorar positivamente, sin embargo se trata de una centralidad bastante orientada a los objetivos comerciales, así como también la especialización gubernamental del CAN, hace que sean centralidades parciales y sectoriales, sin una difusión en continuidad. La estructura de centralidad en este tramo, se trata entonces de un sistema que no se difunde, las soluciones de continuidad urbana solo se observan como un objetivo a corto y mediano plazo. En su lugar existen propuestas de renovación del CAN, que intentarían integrarlo funcional y formalmente con su entorno. Los otros centros próximos y periféricos al eje no interactúan (Ciudad Universitaria, Corferias y zonas industriales), hecho que limita la posibilidad de establecer un esquema de centralidad por contigüidad a una mayor escala. Por otra parte el espacio público viene proyectándose fragmentariamente por partes a través de plazas conectadas con puentes peatonales, siendo soluciones que no atiende lógicas de distribución del espacio público de manera más continua y menos monopolizada.



Principales espacios centrales del tramo 2: Centro Administrativo Distrital; Centro comercial Gran Estación.

## **Tramo 2 - Ejes. Franja de centralidad Centro-Occidente. Adherencia y Riveranidad.**

### **Ejes.** Calle 26 – Avenida Eldorado

La avenida el Dorado en este segundo tramo, se caracteriza por configurar la avenida más amplia de Bogotá, con cuatro calzadas anchas, dos de 3 carriles rápidos y las dos restantes con dos carriles para tráfico lento y berma en la mayor parte de su recorrido. Hecho que ha permitido la incorporación de carriles bici en la mediana y la construcción de la nueva ruta de Transmilenio.

En todo este tramo la avenida esta dispuesta a nivel de suelo, exceptuando en el caso de los enlaces, en los que además de producirse una separación respecto a la rasante, se produce el típico despilfarro de suelo de estas soluciones. De esta manera observamos diversos cruces con similar diseño en las Carreras 50, 68, Boyacá y Ciudad de Cali. Habría que recordar que estos son los resultados de criterios de proyecto viario, funcionalista, que se acompañaron por la fiebre de autopistas en un primer periodo y en un segundo en que la cantidad de puentes construidos recaía en la popularidad del alcalde de turno. La incorporación de Transmilenio afectará notablemente las relaciones transversales y dará predominancia a su importancia como espacio de flujos y circualciones segregadas.

### **Adherencia.**

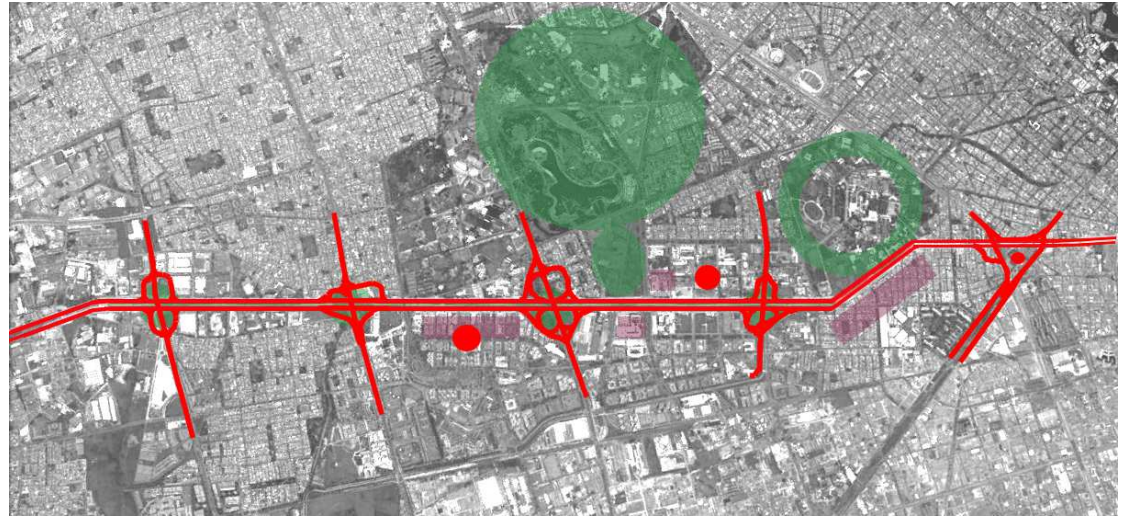
Respecto a la adherencia de los movimientos vehiculares y peatonales que se producen en la vía, observamos que es casi nula pues se concentra en los accesos a aparcamientos de edificios y conjuntos y también en las que serán las paradas de Transmilenio.

### **Riveranidad.**

La riveranidad, también es baja a pesar de que se vienen configurando algunas propuestas ejes encontramos que la que existe que es muy baja, tanto por las condiciones de la edificación (aislada, discontinua y cerrada) como por su condición de autopista urbana, pues no se tienden a favorecer actividades en las plantas bajas.

El carácter de la vía es el de una autopista urbana, y salvo en algunos casos en los que se proponen espacios públicos, debe también pensarse en la utilización de las plantas bajas y en intentar dar continuidad a la red de espacios públicos, puestanto la solución de “plazas” adoptadas en el caso del CAN, del Centro Comercial Salitre y Gran estación no dejan de ser solo soluciones aisladas, ensimismadas y con poca complejidad y vitalidad urbana.





Adherencia y “riveranidad” en el Tramo 2: Centro Administrativo Distrital- Avenida Ciudad de Cali

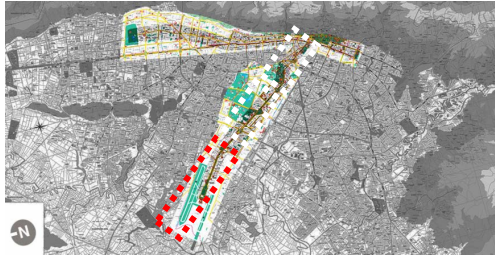


Eje de la calle 26 – Avenida Eldorado: vía segregada con bordes discontinuos y edificaciones aisladas. Plaza del Centro Administrativo Nacional; tramo tipo con edificios en bloque; Plaza del Centro comercial Gran Estación.



Eje de la calle 26 – Avenida Eldorado: calzada lateral sur con relación directa con la edificación; calzada lateral norte con edificación aislada.

**Tramo 3. Franja de centralidad Centro-Occidente.  
Avenida Ciudad de Cali - Aeropuerto Internacional El Dorado**



Eje Calle 26–Avenida Eldorado: relación de separación y discontinuidad urbana entre los centros, espacios libres y tejidos adyacentes. Vista hacia el aeropuerto Internacional. (FotoRudolf 2010).

**Imagen urbana.**

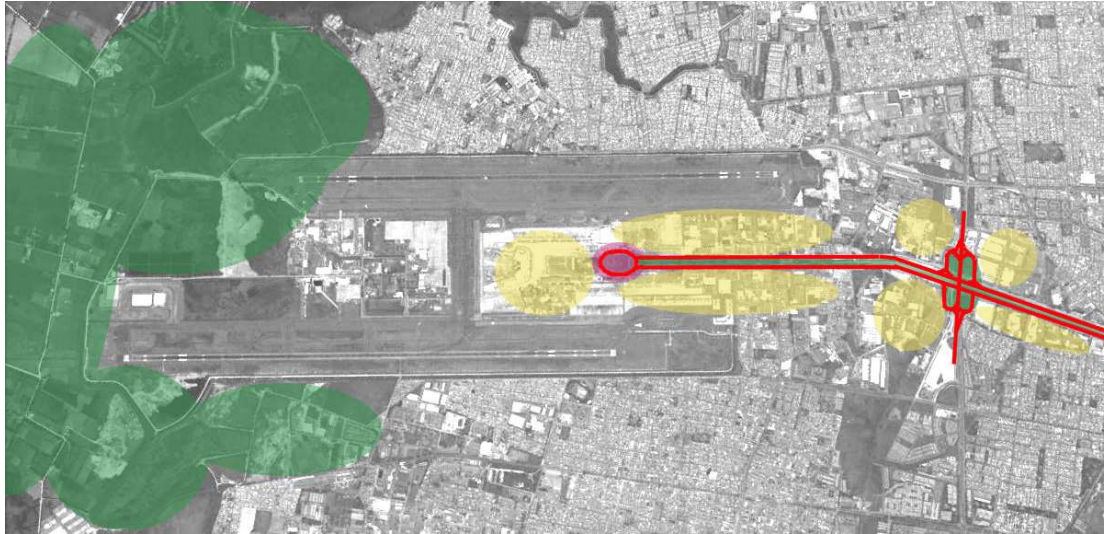
El tercer tramo de la franja de centralidad centro-occidente, comprende el ámbito urbano que acompaña el eje de la avenida el Dorado desde el cruce con la avenida ciudad de Cali hasta el terminal aéreo. Se trata del remate final de este vector de centralidad producido por la fuerza funcional, económica y también simbólica que ha representado localizarse en la vía de conexión con el aeropuerto. Este espacio se caracteriza por albergar edificaciones con funciones especializadas en relación al funcionamiento del aeropuerto o de tipo complementario, por representar la última reserva de suelo libre en el proceso de urbanización del sector y por su cercanía geográfica con el río Bogotá. Cabe anotar que por mucho tiempo se estuvo discutiendo la posibilidad de trasladar el aeropuerto internacional, sin embargo hoy está sometido a una importante renovación que reforzará su situación actual. Sin duda alguna el aeropuerto ha dado un significado especial a toda la zona del occidente de la ciudad, pero su cercanía al río Bogotá y al municipio de Engativá que ha terminado rodeando las pistas, son unos de los temas ambientales claves a considerar.

Por otro lado su consolidación en éste, su lugar original justifica los procesos de terciarización (edificios de oficinas privadas, públicas, hoteles y ocio) y la formación de un centro de negocios alternativo en el occidente de la ciudad en el Salitre. Y si atendemos a los procesos que se llevan a cabo en las propuestas de intervención sobre “ciudades aeropuerto”, en donde la terminal termina hibridizándose con funciones complementarias más urbanas, vemos que la terminal en este caso no dispone de espacio como para llegar a implantar este modelo. En este caso la misma avenida El Dorado terminará siendo la ciudad aeroportuaria.

**Forma urbana.**

La terminal aeroportuaria, se encuentra literalmente encajada dentro un tejido de urbanización de baja densidad de los municipios de Engativá y Fontibón (unas de las localidades más pobres de Bogotá), el río Bogotá con sus zonas de humedales y las zonas urbanas industriales de los alrededores de la recientemente llevada a construcción avenida ciudad de Cali. Se trata de una zona heterogénea y de formación bastante espontánea hecho que compromete las características ambientales y sociales del lugar.

### Tramo 3 - Centros. Franja de centralidad Centro-Norte.



Franja centro-occidente: tramo 3 Avenida Ciudad de Cali – Aeropuerto Internacional Eldorado. En rojo principales ejes viarios, en violeta los principales espacios libres, en verde las áreas verdes y en amarillo la estructura de centralidad. (Mayorga, 2013).

#### Espacios centrales.

Eje calle 26 – Avenida Eldorado: Terminal Aeropuerto Eldorado

Podemos considerar como principal espacio central de este tramo, la centralidad que produce el propio terminal respecto a la ciudad y específicamente en el tramo en torno a la rotonda de acceso, espacio de llegada y encuentro de trabajadores, pasajeros y visitantes. Por otra parte son identificables en torno al cruce con la avenida Ciudad de Cali, algunos espacios industriales y en torno al eje algunos usos específicos y complementarios.

#### Estructura de centros.

En este sentido el aeropuerto representaría una **centralidad por nodalidad infraestructural interescalar**, a nivel internacional, nacional, regional, respecto a Bogotá, pero también en cuanto a las centralidades vecinas más próximas a través de las conexiones que permite la avenida El Dorado.

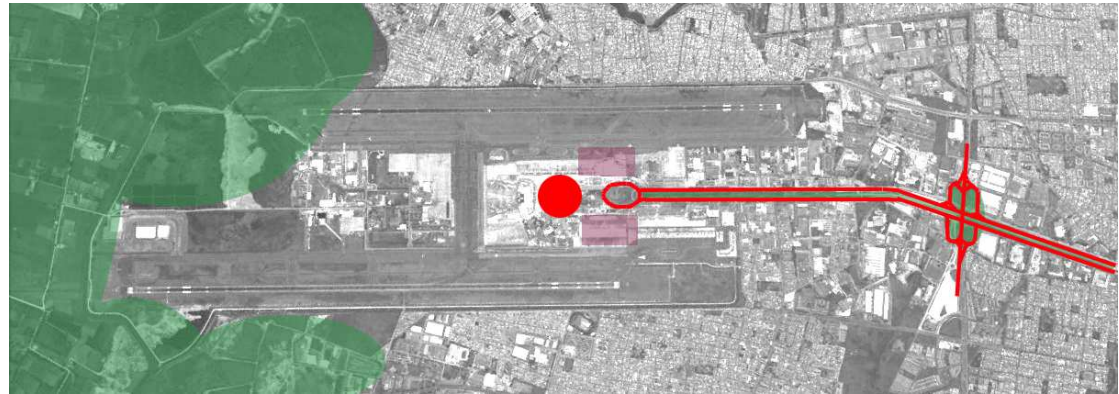


### Tramo 3 - Ejes. Franja de centralidad Centro-Occidente. Adherencia y Riveranidad.

**Ejes.** Calle 26 – Avenida Eldorado

La vía se caracteriza por conformar un acceso-retorno del aeropuerto.

**Adherencia y Riveranidad.** Eje: Adherencia longitudinal discontinua y terminal en aparcamientos y accesos a espacios y riveranidad discontinua. Aeropuerto: adherencia terminal y riveranidad nula.



Adherencia y “riveranidad” en el Tramo 3: Avenida Ciudad de Cali - Aeropuerto Internacional Eldorado

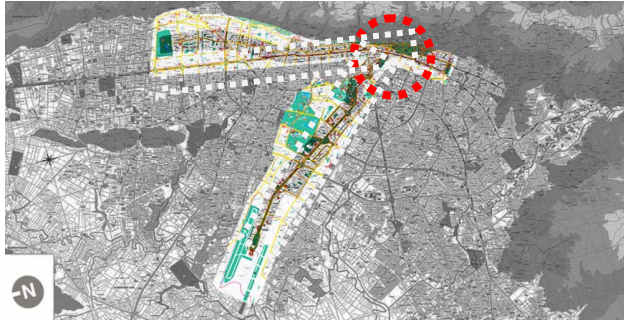


Eje de la calle 26 – Avenida Eldorado: vía segregada con bordes discontinuos y edificaciones aisladas.



Eje de la calle 26 – Avenida Eldorado: vía segregada con bordes discontinuos y adherencia terminal en el aeropuerto.

### 3.3. Nodo de centralidad Centro Internacional





**Imagen urbana.**

La mezcla de edificaciones coloniales, republicanas y modernas ha llegado a configurar una imagen urbana unitaria del que se denomina centro expandido de la ciudad de Bogotá, aunque se perciben dos polos funcionalmente diferenciados y con distintas problemáticas: el centro tradicional y el Centro Internacional. El centro histórico que aún sigue siendo un importante referente por sus funciones de gobierno, institucionales y también simbólicas como centro del país, contiene la memoria física de los periodos colonial, republicano y moderno. Sin embargo los usos se han modificado drásticamente, como se ha explicado en el capítulo 4, las actividades terciarias de primer rango y también la vivienda de rentas altas se ha desplazado hacia el norte en búsqueda de una mejor localización.

Hoy el centro alberga actividades administrativas, universidades, equipamientos culturales, parques y espacios públicos destacables, pero la pérdida de habitantes, la proliferación de un comercio de mediano y bajo rango y de tipo informal hacen que el centro tradicional sea a pesar de la gran concurrencia de personas, un lugar que presenta degrado y abandono. Algunos equipamientos y edificios de ocio -como es el caso de teatros y cines- han dejado de funcionar, locales y pequeños centros comerciales han entrado en desuso. El Centro Internacional en cambio, a pesar del traslado hacia el norte de muchas funciones terciarias privadas en las últimas décadas, retoma un nuevo interés como centro de negocios, convirtiéndose en objeto de renovación urbana. Su nuevo impulso se debe a su localización estratégica central como cruce de los vectores de centralidad centro-norte y centro-sur, y las limitaciones que se imponen en el desplazamiento cotidiano en automóvil al norte de la ciudad.

**Forma urbana.**

Respecto a la configuración urbana del ámbito del nodo de centralidad del Centro Internacional de Bogotá en relación al Centro Tradicional, observamos que: aunque responde tipológicamente en su conformación al empleo del edificio de renta moderno compuesto por un cuerpo bajo y uno alto superpuesto, la disposición de la edificación en el Centro Internacional se hace sobre una parcela totalmente nueva que no proviene de la traza en damero. Hecho que provoca que mientras que en el centro se configuran ejes y plazas con alineación a calle en el caso del Centro Internacional se proponga una nueva espacialidad que no son ni plazas, ni calles, sino un sistema de espacios que permeables y pasantes articulan todo el conjunto.

### Estrategias y planificación, infraestructura y arquitectura urbanas.



Vista del centro histórico en 1947 y del conjunto Tequendama-Bavaria en San Diego (Centro Internacional de Bogotá) en 1956. (Saúl Ordúz. Museo de Bogotá.)

El nuevo centro Tequendama-Bavaria (1950-1982) se emplazó en San Diego, ámbito de transformación de Bogotá localizado al extremo norte del centro colonial,<sup>32</sup> espacio que adquirió posición y valor central como nueva área destinada a usos hoteleros, culturales y de ocio, favorecida por el alto grado de accesibilidad y por su proximidad al centro histórico (fig. 4). Así es como en 1950 se empieza a construir el emblemático Hotel Tequendama —primer edificio del conjunto—, cuya ubicación ya estaba definida desde 1945,<sup>33</sup> en un entorno con equipamientos y espacios libres existentes —la iglesia de San Diego, el parque del Centenario y el parque de la Independencia, el Museo Nacional (ubicado en el Panóptico), la Plaza de Toros y la Biblioteca Nacional<sup>34</sup>— y

<sup>32</sup> Durante mucho tiempo, el área de San Diego estuvo caracterizada por ser la periferia y el acceso norte del núcleo histórico de Bogotá. De espacio natural y de pastoreo, evolucionó a espacio destinado al paseo y la recreación, luego albergó equipamientos e industrias, para finalmente transformarse en un centro que reúne usos terciarios, hoteles, comercio y residencia.

<sup>33</sup> “En los mismos días se habla de construir un moderno hotel en la calle 27 con la carrera Séptima y la nueva avenida que se abrirá en la carrera novena tendrá 8 pisos, su diseño será realizado por la firma Henry C. Hudgins & Co. —antes Fred T. Ley— y será el mejor dotado de Colombia [...] con el confort que disfrutaban los más grandes de su clase”. *El Tiempo*, 1945, citado en Niño y Mendoza, *La carrera de la modernidad*, Pág. 62.

<sup>34</sup> El parque del Centenario fue inaugurado en 1883 para conmemorar el primer centenario del nacimiento de Simón Bolívar (en 1949 se modifica por la ampliación de la Décima). El parque del Centenario de la Independencia fue construido en 1910 para conmemorar el primer centenario de la Independencia (20 de julio de 1810). El Museo Nacional fue fundado en 1823 y ubicado

edificaciones obsoletas —como la Escuela Militar y la fábrica de cervezas Bavaria— que cedieron su espacio al trasladarse. El conjunto está compuesto por ocho edificios y está subdividido a partir de unidades de gestión, en coincidencia con los tres solares resultantes de la reparcelación obtenida de una nueva y amplia manzana resultante, a su vez, de una importante modificación viaria, como explicaremos más adelante.

Los solares albergan un edificio y dos conjuntos: el Hotel Tequendama; el conjunto Tequendama, compuesto por cuatro edificios (construidos en cuatro etapas diferentes entre 1952 y 1982), y el conjunto Bavaria, compuesto por tres edificios (construido unitariamente entre 1962 y 1965). Sin embargo, el complejo Tequendama-Bavaria, a pesar de su envergadura, no se basa en un proyecto o plan general, ni obedece a las lógicas exactas de un *máster plan*, se basa más en una “idea de conjunto y de centro”, que se materializa a través de algunas reglas y premisas de partida y de la aplicación de criterios de proyecto comunes. Es decir, no parte de la traducción de un plan y normas urbanísticas fijadas, y se consolida gradualmente a medida que se van proyectando y construyendo los diferentes edificios, de usos diversos y mediante la utilización y combinación de un mismo tipo edificatorio (edificio en altura compuesto por cuerpo bajo y cuerpo alto).

La inexistencia de un plan de escala intermedia que resolviera la dicotomía básica entre “planeamiento urbanístico” y “proyecto arquitectónico”, en el presente caso, nos remite a identificar cuáles pueden ser los elementos de referencia comunes que han permitido realizar con coherencia este proyecto urbano, según pautas que han devenido implícitas y que lo han dotado de unas características urbanas que han garantizado su vitalidad como centro a lo largo del tiempo. ¿Cuáles estrategias urbanas tuvieron inmediata transcendencia para el proyecto del nuevo centro? ¿Qué planes se desarrollaron para la construcción de este centro urbano? Y ¿cuáles fueron las soluciones arquitectónicas planteadas y con qué tipo de respuesta en términos urbanos?

---

en el Panóptico (edificio que albergaba las instalaciones de la antigua Penitenciaría Central) desde 1948. La Plaza de Toros de Santamaría fue construida en 1931. La Biblioteca Nacional de Colombia fue construida en 1933. El Planetario Distrital fue construido unos años después, en 1969.

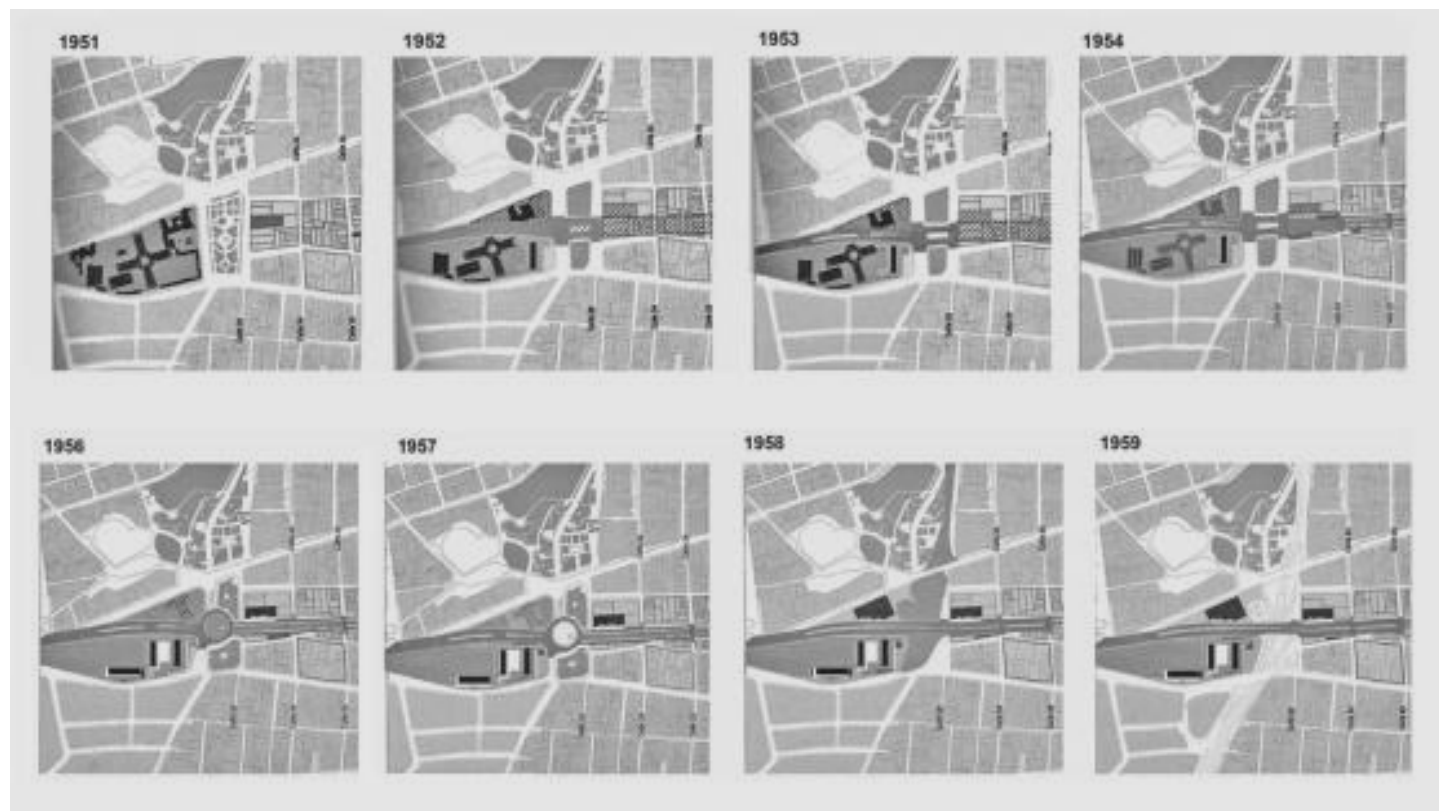
**Estrategias urbanas en la localización del nuevo centro.** Entre 1949 y 1959 se realizan dos de las más importantes operaciones viarias de la ciudad: por un lado, la ampliación y prolongación de la carrera Décima, que permite consolidar y potenciar la conexión entre el sur y el norte de la ciudad, y que produce cambios en la forma de lo que será la manzana del conjunto Tequendama-Bavaria, otorgándole un nuevo frente urbano de más de 200 metros sobre una de las principales calles de la ciudad. Por el otro, la construcción de la avenida Eldorado (modificando la calle 26), que impulsa y potencia el desarrollo de la ciudad hacia el occidente y conecta el área de San Diego con el aeropuerto internacional, lo que le confiere un alto grado de accesibilidad y centralidad geográfica. En cuanto a los usos, la decisión de construir el Hotel Tequendama es un factor determinante para impulsar el posterior desarrollo de toda la zona.

El proyecto, que “nació en la Oficina Oval de la Casa Blanca”<sup>35</sup> —recordando las palabras de Jorge Gómez Pinzón, de la firma Cuéllar-Serrano-Gómez—, hizo parte de la decisión de la Pan American, compañía de aerolíneas norteamericanas, de ubicar en Bogotá y en el área de San Diego uno de sus hoteles de lujo de la cadena Intercontinental. Tal operación potenció, aún más, las potencialidades de desarrollo del área.<sup>36</sup> Respecto a las estrategias urbanas, dos intervenciones viarias y una clara apuesta de nuevos usos han sido, entre otras, decisiones determinantes para la consolidación del nuevo centro urbano.

---

<sup>35</sup> Iriarte, *Hotel Tequendama un símbolo*, Pág. 29.

<sup>36</sup> “1953. Está próximo a terminarse el Hotel Tequendama, un grande y moderno hotel para Sur América [...]. En octubre de 1950 unas barracas que eran usadas por el ejército y un pequeño parque ocupaban el sitio [...] en agosto de 1951 el nuevo hotel estaba en obra [...]. El Tequendama tomará lugar como uno de los hoteles verdaderamente acogedores del mundo, y los colombianos podrán sentirse, no sin razón, bastantes orgullosos de él” (*El Tiempo*, 1953-3-18, p.16). Citado en Niño y Mendoza, *La carrera de la Modernidad: construcción de la carrera Décima*.



*Principales transformaciones urbanas que definieron la forma de la manzana y la accesibilidad viaria al conjunto Tequendama-Bavaria en el sector de San Diego, 1951-1959. Fuente: adaptación Mayorga-Fontana sobre el esquema elaborado por Niño-Mendoza*

**Planificación urbana: tres etapas y tres ideas de centro sin plan.** Durante el periodo de construcción de la casi totalidad del conjunto Tequendama-Bavaria, entre 1950 y 1966 (solo el edificio Residencias Tequendama se construye en una época muy posterior, entre 1978 y 1982), la ciudad de Bogotá pasa por tres diferentes etapas de planificación, que Rodrigo Cortés sintetiza de esta manera: etapa 1 (1947-1953): *Le Corbusier, Wiener y Sert. Los primeros planes urbanos en Bogotá y en Colombia*; etapa 2 (1952-1958): *obras y no planes. El periodo de la dictadura*, y etapa 3 (1959-1966): *instrumentación del planeamiento moderno*. Vamos a verificar las relaciones entre estas etapas de planeamiento y las etapas de realización del conjunto Tequendama-Bavaria.

En el primer periodo, correspondiente al desarrollo del Plan Piloto y del Plan Regulador, se lleva a cabo el proyecto y la construcción del Hotel Tequendama (1950-1953) y se definen para el conjunto Tequendama-Bavaria algunas condiciones básicas sobre su localización y emplazamiento. Las dos propuestas de Le Corbusier y de Sert para la zona de San Diego muestran claramente la vocación del lugar destinado a ser una nueva área central para la ciudad, aunque desde el punto de vista normativo ninguna de las dos propuestas previas propone o plantea pautas formales claras para seguir. Lo único que se especifica es la disposición de las actividades, considerando los usos hoteleros y potenciando los usos ya existentes (básicamente equipamientos y parques) que configuran un amplio centro cultural y de ocio.

El segundo periodo, comprendido entre 1952 y 1958, que corresponde a la dictadura del general Gustavo Rojas Pinilla, es un arco temporal muy importante dentro de la definición de unas pautas generales de proyecto para el conjunto Tequendama-Bavaria,<sup>37</sup> un periodo de seis años en el que se impulsan *obras y no planes*, enmarcados por las políticas urbanas de la dictadura bajo el denominado Plan Nacional de Obras Públicas.<sup>38</sup> Se finaliza la construcción del Hotel Tequendama, se proyecta y se construye el edificio Bochica y se empieza la construcción del edificio Residencias Tequendama Sur:

---

<sup>37</sup> “[...] Aunque en este periodo de la planificación de la ciudad se continuará, aparentemente, con el empeño de realizar las directrices trazadas con el Plan Piloto, [...] es notoria la importancia cada vez mayor que tomó la aplicación de la noción de obra pública, alimentada desde una perspectiva propagandística subyacente al ‘estilo’ de gobierno de Rojas Pinilla. [...] El impulso dado a las obras civiles y a las construcciones en ‘todos los frentes’ tenía como finalidad mostrar el proceso que acompañaba al gobierno de Rojas. Cortés, *Del urbanismo a la planeación en Bogotá*, Bitácora 11, 2007. Pág. 179-180.

<sup>38</sup> “Durante este periodo, las intervenciones ‘sin plan’ son de gran magnitud y produjeron cambios muy significativos en la ciudad. Algunos ejemplos de proyectos de iniciativa pública son aquellos que determinan el desarrollo futuro de la ciudad [...]. el Centro Internacional y el Sagrado Corazón (Zona de Ecopetrol), fueron dos proyectos de renovación urbana de la periferia del



*“Las obras del aeropuerto Eldorado, del Centro Administrativo Oficial, de la iniciación —con el Hotel Tequendama (1951-1953) y el edificio de oficinas Bochica (1953-1956)— de la primera etapa de lo que después se ha convertido en el Centro Internacional, del germen del sector de oficinas en la calle 37 fueron hechos urbanos fundamentales en la estructuración de la nueva ciudad y no deja de llamar la atención que su iniciativa y localización no hicieran parte de ningún plan general para la ciudad”.*<sup>39</sup>

Durante la tercera etapa, comprendida entre 1959 y 1966, finaliza la construcción del edificio Residencias Tequendama Sur y se lleva a cabo la proyectación y construcción del conjunto Bavaria (1962-1965) y del edificio Bachué (1964-1966). En este periodo, la planificación en Bogotá, se entiende “como un instrumento flexible, adaptable cotidianamente a las difíciles condiciones de desarrollo generadas por el acelerado crecimiento de la ciudad”.<sup>40</sup> La política urbana liderada por el alcalde (y arquitecto) Jorge Gaitán Cortés impulsó el desarrollo de edificios de viviendas en altura, para contener una excesiva y descontrolada expansión de la ciudad, aunque en contraste se acabó imponiendo el desarrollo y la expansión horizontal de los barrios residenciales<sup>41</sup> y, a la vez, la década de los sesenta, tal como lo destaca José Salazar: *“Marcó la recuperación de la planeación como práctica para lograr la ansiada modernidad, de forma más mesurada y pragmática, con importantes intervenciones públicas y proyectos de gran valor simbólico; los edificios de Avianca o Bavaria no fueron concebidos como proyectos rentables sino como símbolos de las empresas en la ciudad”.*<sup>42</sup>

El conjunto Bavaria es la síntesis de estas dos políticas urbanas: por un lado, las dos torres de viviendas responden al impulso de viviendas multifamiliares en altura en el centro de la ciudad (en este caso, a partir de una inversión privada y con viviendas de nivel medio-alto); mientras la torre de oficinas se convierte en un hito urbano, un rascacielos en la ciudad de Bogotá, símbolo de la modernidad.<sup>43</sup> Por su lado, el edificio Bachué, construido en los mismos años del Bavaria, entre 1964 y

---

centro histórico que permitieron albergar las nuevas actividades terciarias en edificios acordes a sus demandas. Salazar, “Bogotá: los planes y sus proyectos”, Dearq, 1, 2000. Pág. 9.

<sup>39</sup> Cortés, *Del urbanismo a la planeación en Bogotá*, Bitácora 11, 2007. Pág. 180.

<sup>40</sup> Ídem, pág. 181.

<sup>41</sup> Ídem, pág. 185.

<sup>42</sup> Salazar, “Bogotá: los planes y sus proyectos”, Dearq, 1, 2000. Pág. 11.

<sup>43</sup> El número 17, de 1966, de la revista *Construcción Colombiana*, monográfico sobre el conjunto Bavaria, se le describe como “Propiedad horizontal y condominio Bavaria. Un mirador de setenta y dos mil trescientos treinta metros cuadrados”, se destaca la torre de oficinas como símbolo de la ciudad, al ser la más alta de Bogotá y la apuesta las viviendas “con un atractivo propio de un club campestre, que, se ha logrado integrar por primera vez en la arquitectura de la ciudad, dentro de edificios que se levantan en pleno centro urbano”. (p. 21).

1966 se convierte en el proyecto determinante para entender la importancia de los espacios públicos en las relaciones urbanas de los tres edificios ya construidos del conjunto Tequendama y que permite consolidar parte del conjunto. No deja de sorprender que no existiera un plan general que sirviera de marco de referencia para un conjunto urbano de esta importancia,<sup>44</sup> al observar la unidad urbana del proyecto. Lo que existió, en su lugar, fue una especial aproximación de los proyectistas (Cuéllar-Serrano-Gómez y Obregón-Valenzuela/Pizano-Pradilla-Caro) al diseño del conjunto, en la que implícitamente y a través de la práctica profesional se definieron unas pautas comunes generales de orden urbano y arquitectónico: *“Nunca existió un plano de conjunto llevado hasta sus últimas consecuencias. Tan solo las cambiantes normas urbanísticas adoptadas por las autoridades municipales establecieron unas reglas del juego, muy generales. [...] Y que también resultó afortunado que los criterios de arquitectos y propietarios hayan virado, en la década de 1960, en ese lugar, a un tipo de explotación comercial que, si bien no tenía una intención altruista optó por crear generosos espacios públicos dentro de esquemas de propiedad privada”*.<sup>45</sup>

En cuanto a planificación urbana, la década en la que se llevaron a cabo este y otros grandes proyectos ha estado caracterizada por la práctica de un “[...] *plan flexible, concebido más como un “máster plan” a la manera americana, que permitió el manejo de la ciudad a través de una “junta de planeación” que, con un alto perfil profesional y con credibilidad, pudo precisar las normas caso a caso, pero con una visión general de la ciudad: una situación aparentemente ideal que solo era posible con instituciones y profesionales intachables que gozaran de gran credibilidad*”.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> En la construcción del conjunto Tequendama-Bavaria entran en juego factores y procesos urbanos en acto en la ciudad desde finales de los años 1940, para potenciar, densificar y compactar áreas vacías o en proceso de consolidación: la renovación urbana por apertura de vías (regulada por la Ley 1 de 1943 utilizada para la ampliación y prolongación de la carrera Décima); la densificación por construcción de edificios en altura (Ley de Propiedad Horizontal); la construcción de grandes obras públicas aunque sin un plan general, dentro del “Plan Nacional de obras públicas”; o los programas de renovación urbana (mediante adquisición y demolición de áreas completas de sectores o manzanas por un solo propietario). Cortés, 2007; Rincón, 2006; Salazar, 2007.

<sup>45</sup> Téllez, Cuellar, Serrano, Gómez, 1988. Pág. 280.

<sup>46</sup> Salazar, “Bogotá: los planes y sus proyectos”, Dearq, 1, 2000. Pág. 11.



### ***Soluciones arquitectónicas y urbanas: un espacio urbano permeable y compatible.***

*Edificio y conjunto.* El diseño y la construcción de todo el conjunto Tequendama-Bavaria se han basado en unas reglas básicas, pero también en un equilibrado manejo de las previsiones, adaptaciones y respuestas formales al entorno. Estas soluciones, que se han ido materializando y concretando a través de la construcción de los diferentes edificios, sirven para explicar la relación y compatibilización entre espacios edificados y libres, entre edificios y entre conjuntos o agrupaciones de edificios. En cada uno de los ocho edificios que componen el conjunto Tequendama-Bavaria, hemos verificado que fueron proyectados o tuvieron intervenciones posteriores a partir de unos valores urbanos de compatibilidad y de integración urbana y arquitectónica entre el edificio y el espacio exterior, entre los espacios privados y los espacios públicos, entre recorridos, como hemos podido comprobar, gracias a la existencia, en los diferentes archivos gráficos, de proyectos de conjunto asociados a proyectos de edificios.<sup>47</sup> En ningún momento se había requerido por parte de los propietarios un plano de conjunto de todo el proyecto, al ser distintos los dueños de los diferentes solares, los equipos de proyectistas y las etapas del proyecto.

Sin embargo, los dos equipos de arquitectos se plantean el problema del empalme y de la integración entre los dos conjuntos Tequendama y Bavaria mediante unas soluciones urbanas (relación entre cuerpos bajos, relación entre volúmenes y cuerpos altos, vestíbulos urbanos de acceso, conexiones entre edificios) para todo el conjunto Tequendama-Bavaria, algunas de las cuales, como veremos, no se llevaron a cabo. Hecho que lo convierte en un *conjunto* y no en una *bandeja* de elementos puestos uno a lado del otro. El término *compatibilidad* representa que un objeto tiene *aptitud o proporción para unirse o concurrir en un mismo lugar o sujeto*. Esta definición nos aporta la idea de que, en arquitectura, un edificio o espacio compatible es aquel que tiene propiedades (formales) complementarias, de unión o coexistencia con otros, en un mismo sitio, y que conforma una nueva unidad. En el caso del conjunto Tequendama-Bavaria, muchas de las soluciones de relación entre partes, componentes o ámbitos que ejercen de juntas entre edificios, entre edificios y espacios y entre conjuntos, son el resultado de operaciones de compatibilidad,<sup>48</sup> o dicho de otra manera, de integración, permeabilidad, unidad.

---

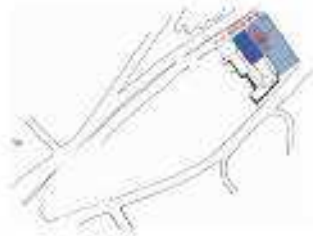
<sup>47</sup> Archivo planos conjunto Bavaria, Plano N. 00: Estudio urbanístico de conjunto escala 1:500, Cuéllar-Serrano-Gómez; Obregón-Valenzuela; Pizano-Pradilla-Caro. Archivo planos edificio Bachué, escala 1:500, 16 de abril de 1962, Cuéllar-Serrano-Gómez y Obregón-Valenzuela.

<sup>48</sup> Real Academia Española, *Diccionario*. “Cualidad de compatible. compatible. (Del b. lat. *compatibilis*, y este del lat. *compāti*, compadecerse). adj. Que tiene aptitud o proporción para unirse o concurrir en un mismo lugar o sujeto”.

1947-1963  
1964-1980



- Hospital y zona de calle 25 y avenida 24th
- Estación pública de tránsito de la calle 25
- Ventas de productos católicos. Calle 26 y avenida 24th
- Ventas de productos de la calle 26 y avenida 24th
- Museo de la zona



DOI: 10.1002/for



-  Encuentro y venta de mercancías en el puerto de la ciudad de San Juan  
 Zona comercial interior entre edificios  
 Calle principal urbana entre casas de San Juan, Puerto Rico  
 Espacio público con árboles y la ciudad de San Juan  
 Instalación de edificios públicos en la ciudad de San Juan  
 Instalación de edificios públicos en la ciudad de San Juan  
 Zona de recreación



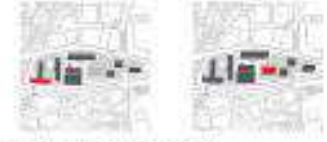
Draps 2.1960-1966  
Conjunto Savaris. Bófia-conjunto Sacha



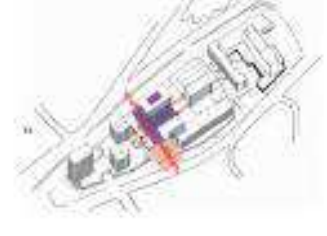
- Empalme sobre el frente urbano de la zona. Delinea
- Pargallos urbanos en edificios (Fachas/Bochios)
- Pargallos comerciales (Coraj, Juvenia, Cd. Sacha)
- Calle peatonal urbana anterior. Delinea y Trazo
- Espacio público exterior
- Verdules públicos descubiertos (Coraj, Juvenia)
- Verdules públicos cubiertos (Coraj, Juvenia)
- Verdules intermedios/edificios de asombrados
- Aparcamiento construido/Suelo espacio público



Grupo 4: 1966-1992  
Ampliación Hotel Tequendama.  
Residencia Tequendama Norte



- Infraestructura de tránsito terrestre existente
- Arreglos de transporte y estacionamiento de borde
- Arreglos comerciales existentes
- Calle peatonal urbana entre otras: Diagonal y Troncal
- Espacio público exterior
- Instalación pública descubierto c/cr. Troncal
- Instalación-hall interior en pasaje
- Núcleo de asencosmas



Edificio y conjunto: etapas de construcción y compatibilidad entre edificios. Fuente: Fontana, El espacio urbano moderno, 2012

*Edificios en altura.* A través del edificio en altura en Bogotá se desarrolla, desde finales de 1940, en la construcción del centro de la ciudad, todo un repertorio de soluciones arquitectónicas y urbanas que obedecen al interés por parte de los promotores de conseguir rentabilizar el uso del suelo — mediante plantas bajas comerciales y varias plantas tipo en altura, con usos terciarios y de residencia—, y por parte de los arquitectos proyectistas, de lograr la mejor inserción urbana y una imagen representativa del edificio. En la ciudad consolidada, las prolongaciones y las ampliaciones del trazado de calles, como las carreras Séptima, Décima y Trece implican una importante reconfiguración de sus espacios centrales y de los edificios que los configuran que, a su vez, deben responder a nuevas actividades y necesidades de programa.

El espacio urbano en la ciudad histórica se modifica, y el edificio en altura, construido de manera individual y gradual, participa en la redefinición de calles, plazas y zonas del centro, mediante pautas de alineación a la vía —en la mayoría de casos—; pero con un profuso empleo de plantas bajas permeables, transparentes, con la conformación de entrantes, vestíbulos, pasajes interiores, relacionados con espacios exteriores, cubiertos y descubiertos, públicos o semipúblicos. Es evidente el uso recurrente de esta tipología en el proyecto del conjunto Tequendama-Bavaria, “un nuevo tipo de aglomeración comercial y oficinesca fundamentalmente diferente de la simple superposición de edificios nuevos sobre el trazado de la ciudad antigua.”<sup>49</sup>

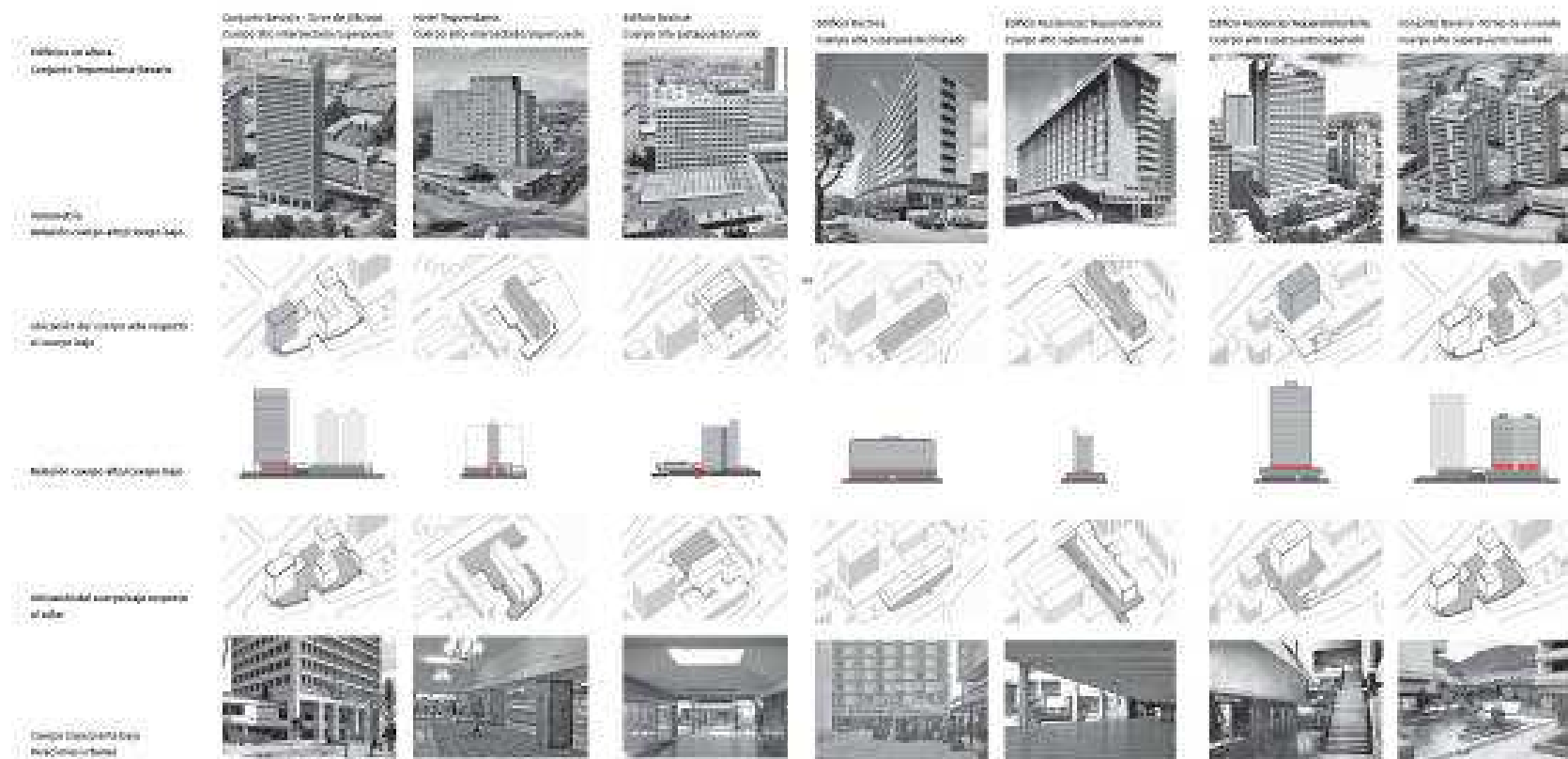
A tal propósito, Germán Téllez, en un escrito sobre la obra de Cuéllar, Serrano y Gómez, explica y confirma cómo las operaciones de compatibilidad entre los diferentes edificios del conjunto Tequendama-Bavaria se ejecutan básicamente en la década de los sesenta, cuando algunos de los edificios ya estaban construidos y parecían estar destinados a ser “[...] una serie de episodios tenuemente conectados entre sí. [...] Por ello, resulta afortunado que los criterios de los propietarios y de los arquitectos hayan virado, en la década de 1960, en este lugar, a un tipo de explotación comercial que si bien no tenía una intención altruista, optó por crear generosos espacios públicos dentro de esquemas de propiedad privada, y buscó una ambientación destinada a facilitar esta explotación utilitaria”.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> *Ibid.*, 280.

<sup>50</sup> “Solo la habilidad de los arquitectos de la firma y una decidida voluntad de crear alguna forma de continuidad urbanística entre un proyecto y otro evitó la configuración de un caos urbano como los que abundan en otros sectores de Bogotá. No existió nunca allí un plano de conjunto llevado a sus últimas consecuencias. Tan solo las cambiantes normas urbanísticas





Edificios en altura. Variaciones de la relación entre cuerpo bajo y cuerpo alto en los ocho edificios que componen el conjunto Tequendama-Bavaria. Fuente: Fontana, *El espacio urbano moderno*, 2012

adoptadas por las autoridades municipales establecieron unas reglas del juego, muy generales, modificadas a través de los años y al gaire de las presiones ejercidas por los propietarios, financistas y arquitectos. [...] En 1960 solo un visionario podía pensar en otra cosa allí distinta de la sucesiva edificación en lotes vecinos unos a otros, sin solución de continuidad, tal como se había procedido hasta entonces en cualquier otra zona del centro de Bogotá". Téllez, *Cuéllar Serrano Gómez*, 1988. Pág. 280.

*Adherencia y “riveranidad”: planta baja y espacio calle.* El conjunto Tequendama-Bavaria es un centro proyectado y construido a partir de soluciones de integración, de relación visual y espacial y de compatibilidad: entre partes, entre edificios, entre conjuntos y con la ciudad; a nivel volumétrico y en planta baja; soluciones a diferentes escalas, urbanas y arquitectónicas; soluciones de los límites y de los bordes que, con un espesor variable, actúan como interfase entre el exterior y el interior, ámbitos donde se materializan vestíbulos urbanos, jardines y plazas; calles peatonales, pasajes interiores y exteriores y escaleras públicas; galerías, logias, porches y voladizos. Espacios de mediación urbana y arquitectónica que le otorgan al proyecto condiciones básicas de habitabilidad urbana: soluciones donde el objeto y el espacio son una unidad indivisible y donde los espacios entre las cosas se llenan de vida y favorecen el desarrollo de las prácticas sociales necesarias para que un espacio urbano adquiera su pleno sentido para la ciudad.

Indica Alan Colquhoun que “la ciudad moderna ha sido rechazada desde el momento en que se proponía en espacios urbanos como ilimitada y abstracta y se basaba en la separación de los diferentes elementos funcionales de la ciudad”.<sup>51</sup> El conjunto Tequendama-Bavaria es un espacio urbano moderno que se consolida a partir de unos espacios limitados y concretos donde los diferentes elementos y funciones de la ciudad encuentran su ámbito de integración. Si nos referimos específicamente al cuerpo bajo y a la planta baja como ámbitos privilegiados de relación del edificio a nivel urbano y a escala humana, verificamos, tal como explica Jan Gehl, que su calidad depende de cómo es percibido en todas sus partes, aunque sobre todo:

*[...] la familiaridad con los sentidos del ser humano —el modo en que funcionan y los ámbitos en los que los hacen— es un importante requisito para diseñar y dimensionar todas las formas de espacios exteriores y disposiciones de edificios. Una persona que camina por la calle prácticamente no ve más que la planta baja de los edificios, el pavimento y lo que pasa en el propio espacio calle.*<sup>52</sup>

Es un espacio urbano donde los bordes y los límites del edificio adquieren espesor y se relacionan entre ellos, configurando espacios intermedios, de mediación, de interfase, de relación, ámbitos donde el *minimum* urbano, tal como lo define Armando Sichenze, se materializa a través de *plantas bajas habitables*, vestíbulos, escaleras, porticados, marquesina, espacios verdes, etc., que definen el *carácter urbano* del edificio. “*O piuttosto il minimum urbano va cercato direttamente in quelle parti ben più definite di un edificio che lo rendono riconoscibile nei generi urbani? In tal caso si dovranno esaminare i poni abitati, i portici e i pergolati, le corti e i recinti, le logge e gli androni, le gallerie e le*

---

<sup>51</sup> Colquhoun, Modernidad y tradición clásica, 1991. Pág. 265.

<sup>52</sup> Gehl, La humanización del espacio urbano, 1973. Pág. 73.

*pareti finestrate, le scalinate e i giardini. E non solo questi luoghi già chiaramente definiti contribuiscono al minimum, ma anche quei semplici segnalatori di spazi che sono le grandi peseline e le inferriate, i portali, i portoni, le fontane, gli alberi e quanto nasce da una concezione globale dell'edificio – senza staccarsene come un arredo – e del suo intorno rendendolo minimamente autosuficiente como 'essere di città', se non addirittura come 'città' in suo punto".<sup>53</sup>*



Planta baja y espacio calle. Relaciones urbanas en los principales espacios públicos de acceso al Conjunto Tequendama y al Conjunto Bavaria. (Mayorga y Fontana 2008)

### **De centro cultural y de negocios moderno a centralidad urbana**

La construcción del conjunto Tequendama-Bavaria y su consolidación como nuevo centro para la ciudad de Bogotá se debe, como hemos visto, a factores y decisiones tomadas a diferentes escalas: estratégica, de planificación y arquitectónica urbana. Estratégicamente, por su localización en el área de San Diego. La definición y la apertura de nuevas calles que mejoran su accesibilidad y su relación con espacios destacados de la ciudad (Centro Histórico y aeropuerto) y la ubicación y mezcla de nuevos usos son algunas de las primeras decisiones que permiten que el conjunto se consolide como un nuevo centro. En cuanto a planificación, se asumen unas normas implícitas y flexibles que permiten incorporar cambios a lo largo del proceso de proyectación y de construcción del conjunto. Además, la división en unidades de gestión y de ejecución y la relación entre diferentes equipos de arquitectos basada en la colaboración, puesta en común y respeto de las decisiones proyectuales mutuas, sin un plan común redactado, garantizan su lectura como proyecto unitario. En la escala arquitectónica y urbana, la integración de espacios públicos existentes y la potenciación de los de nueva creación. El uso sistemático de unos tipos edificatorios (con cuerpo bajo y cuerpo alto), al igual

<sup>53</sup> Sichenze, *Il limite e la città*, 1996. Pág. 18.

que el proyecto de la planta baja y del espacio calle, como ámbitos específicos de relación con la ciudad y entre los edificios, conforman un conjunto de soluciones proyectuales basadas en criterios de integración, compatibilidad y permeabilidad entre edificios y con la ciudad.

El área de San Diego se consolida efectivamente como un importante centro cultural y de ocio, que potencia los usos ya establecidos, tal cual se había sugerido en las propuestas modernas de Le Corbusier, Wiener y Sert; pero, sobre todo, evoluciona conformando un centro moderno mucho más potente y además complementario al centro tradicional de la ciudad de Bogotá, gracias a este conjunto de decisiones estratégicas, de planificación y arquitectónicas y urbanas que se conjugaron en el proyecto del conjunto Tequendama-Bavaria entre 1950 y 1982, y que explican y garantizan su vitalidad urbana y su consolidación como centro urbano moderno. Sin embargo, la construcción del nuevo centro ha impulsado notablemente las potencialidades de la zona de San Diego y sus resultados, en términos urbanos, han sido mayores respecto a las expectativas de las propuestas iniciales: al centro, para el cual se proponía inicialmente un uso especializado de tipo cultural y de ocio, se han ido incorporando más usos de tipo terciario, hotelero, comerciales y de vivienda; además, de que se ha relacionado funcionalmente con los espacios libres, las áreas verdes y los equipamientos culturales y de ocio existentes.<sup>54</sup>

Frente a la aparente indeterminación inicial, lo que ha primado es una visión de proyecto basada en las oportunidades urbanísticas y en la valoración cualitativa del espacio, en cuanto “lugar” y en cuanto “posición”, con una aproximación donde las categorías urbanísticas mensurables —y por ello pretendidamente científicas— como “estándares”, “zonas” o “regulaciones edificatorias” han dejado paso a nuevos conceptos cualitativos, como “lugar”, “tipo edificatorio”, “trama”, “parte de ciudad”, etc.,<sup>55</sup> situación en la que ha desempeñado un papel principal la valoración del papel del oficio del proyectista, arquitecto y urbanista, sensible tanto a la herencia cultural como al entorno social y al momento histórico, con soluciones de intervención física que sitúan el proyecto urbano en la escala donde los problemas arquitectónicos se transforman en problemas urbanos y viceversa.<sup>56</sup>

---

<sup>54</sup>“La idea de conformar en Bogotá una zona denominada Centro Internacional nació con el Hotel Tequendama, inaugurado en 1953, pero no se concretó hasta una década después, cuando se presentó el proyecto para un Centro Internacional, que abarcaba desde la calle 26 hasta la calle 28, entre las carreras 7a. y 13. La primera fase del Centro Internacional de Bogotá, se estrenó en 1967 con los edificios de Bavaria para residencias y oficinas, las residencias Tequendama, el Banco de Bogotá, este último sobre la carrera 13 con calle 26, Seguros Tequendama y la Torre Colpatría. El Centro Internacional es hoy uno de los sectores más completos de la capital y con más definida personalidad urbanística”. Zambrano, *Historia de Bogotá: siglo XX*, 158.

<sup>55</sup> Ezquiaga, *El espacio del proyecto urbano*, 1987. Pág. 54.

<sup>56</sup> *Ídem*. Pág. 56.



*Estructura del sistema de centralidad del centro de Bogotá en los años sesenta y en la actualidad. Fuente: elaboración sobre un plano del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 1953. Foto aérea Google Earth 2011*

Centro y centralidad son términos polisémicos de difícil definición en urbanismo, pues involucran muchos aspectos que se interrelacionan creando sinergias entre ellos (geográficas, históricas, económicas, sociales, simbólicas, etc.). Sobre este punto podemos decir que entre tanto los centros urbanos son morfológica y funcionalmente más reconocibles y pueden, de cierto modo, corresponder a un sector urbano o incluso a un proyecto específico, en referencia a su posición geográfica central, reconocimiento histórico o a unas funciones especializadas (centro histórico, corredores o ejes, centros comerciales, de negocios, etc.). La centralidad urbana es más una noción, compuesta y variable, que resulta de las sinergias dadas entre las relaciones urbanas. Por lo tanto, es la capacidad,

valor o atributo de un espacio urbano de ser centro,<sup>57</sup> y su configuración es de tipo areal e incluso ramificada en correspondencia con los el sistema de centralidad al que pertenecen,<sup>58</sup> de formas indefinidas y cambiantes en sus contornos, en el espacio y en el tiempo, según las variaciones de su radio de influencia sobre el entorno urbano. Esta indefinición ha hecho que, respecto al análisis de la centralidad, se produzcan aproximaciones tanto de tipo estático como de tipo dinámico; mientras unas responden a los procesos y a las relaciones físicas y espaciales de tipo morfológico, las otras se caracterizan por poner el énfasis en la concepción del espacio y sus relaciones a partir de una lectura de las relaciones urbanas como red de nodos y flujos, aspecto cada vez más relevante por la evolución e importancia creciente de las infraestructuras de comunicación

Frente a la “pérdida de centro”, la modernidad arquitectónica enfrentó los nuevos retos de la cultura contemporánea, el de la “ciudad abierta” y el de configurar nuevos centros.<sup>59</sup> La transformación desde una idea inicial de un centro cultural y de negocios, a la construcción del conjunto Tequendama-Bavaria y la configuración como centralidad urbana del Centro Internacional es un claro ejemplo de este proceso. En este sentido, el conjunto recuerda y confirma varias de las hipótesis que en urbanismo se han elaborado en torno al concepto de *proyecto urbano*,<sup>60</sup> de proyecto de escala intermedia<sup>61</sup> o de proyectos de áreas de nueva centralidad,<sup>62</sup> donde se destacan las características y

---

<sup>57</sup> Marcos urbanos muy heterogéneos, tanto por su estructura como por la morfología de su tejido, son en realidad contenedores de estos valores de centralidad. Un alto nivel de actividad, preferentemente diversificada, la presencia de edificios públicos de carácter institucional, unos espacios libres de especial significación, etc., son elementos que aparecen casi siempre de una forma inequívoca en los espacios centrales de la ciudad. Busquets, *Àrees de nova centralitat*.

<sup>58</sup> La particular forma de crecimiento de la ciudad tradicional ha condicionado la formación de su espacio central siguiendo una “estructura ramificada”, con una dimensión que está en función de la importancia y complejidad de aquella. Sus áreas centrales han crecido de forma progresiva, hasta adquirir una forma que agrupa y relaciona los núcleos de mayor actividad. *Ibid*.

<sup>59</sup> “La férrea jerarquía que gobierna las estructuras centralizadas se ve sometida, en el ámbito de la cultura moderna, a un implacable proceso de erosión y desgaste. Se desmorona así la idea de un centro capaz de garantizar el equilibrio y la estabilidad del conjunto, tal como sucedía en la cultura tradicional”. Martí, “De la periferia urbana a la ciudad policéntrica”.

<sup>60</sup> Los temas principales —del proyecto urbano— son, en primer lugar, el barrio residencial, como elemento básico por excelencia, como material de construcción de la ciudad y como banco de prueba; en segundo lugar, el centro urbano, como reformulación moderna y actualizada de los temas clásicos de la arquitectura civil y de los espacios representativos de la ciudad, y, en tercer lugar, los nuevos esquemas de las trazados de calles, para la resolución de los sectores de tamaño medio, que afrontan una forma urbana a una escala adecuada. “Progettare città”, s. p.

<sup>61</sup> Proyectos urbanos: 1) efectos territoriales más allá de su área de actuación; 2) carácter complejo e interdependiente de su contenido, superación de la monofuncionalidad (parque, vía, tipología, etc.), mezcla de usos, usuarios, ritmos temporales, y orientaciones visuales; 3) escala intermedia, susceptible de ser ejecutada totalmente en un plazo máximo de pocos años; 4) carga voluntarista de hacer arquitectura de la ciudad, independiente de la arquitectura de los edificios, y 5) componente público



potencialidades de proyectos de esta envergadura, para su aplicación como estrategia en la construcción y transformación de la ciudad actual. El conjunto urbano Tequendama-Bavaria, proyectado como nuevo centro moderno en los años cincuenta, se ha consolidado en el tiempo como un espacio de centralidad urbana, gracias a la suma de diversos factores: localización estratégica, buena accesibilidad, mezcla de usos (por distinto tipo, rango o jerarquía y temporalidad), alta densidad de habitantes y visitantes, una perceptible cantidad y calidad de espacio público y colectivo, interacción entre espacio edificado y libre y, entre otros aspectos, un atribuible valor simbólico a través de la potenciación de la identidad del lugar (tanto por su geografía e historia como por sus formas urbanas y arquitectónicas).<sup>63</sup>

En una ciudad que crece y se extiende en la actualidad sin verdaderos “centros urbanos”, el conjunto Tequendama-Bavaria representa hoy aún un espacio “central” y “urbano”, un espacio privilegiado que se encuentra integrado a la estructura de centralidad principal de la ciudad punto de encuentro de los dos principales vectores<sup>64</sup> del llamado centro expandido de Bogotá,<sup>65</sup> pero también como hemos visto, por su forma y calidad urbana y arquitectónica es un centro cívico dotado de urbanidad.

---

importante en la inversión y de los usos colectivos en el programa. Solà Morales, “La segunda historia del proyecto urbano”, 1987. Pág. 21-22.

<sup>62</sup> En la ciudad tradicional la formación de su espacio central sigue una “estructura ramificada”, con una dimensión que está en función de la importancia y complejidad de aquella. [...] Al modelo de sector “central compacto”, vinculado al tipo de ciudad tradicional, se contraponen el “modelo formado por centros menores”, que se presenta inicialmente como alternativa al primero. Los centros menores suelen tener una posición periférica en relación al centro principal, explicándose su formación a partir de operaciones de infraestructura o equipamientos singulares de gran alcance ciudadano que inducen a un aumento de actividad en su entorno. Busquets, *Àrees de nova centralitat*, Pág. 1991. Pág. 11.

<sup>63</sup> Este es un conjunto de características de la centralidad que se han detectado en un estudio de análisis comparado de centralidades urbanas. Mayorga y Mayorga y Fontana *Espacios de centralidad urbana*. Bitacora, 21, 2012.

<sup>64</sup> El vector tradicional centro-norte de desarrollo histórico sobre los principales ejes viarios longitudinales de la ciudad y el vector centro-occidente que en dirección al aeropuerto sobre la avenida El Dorado se encuentra actualmente en plena consolidación.

<sup>65</sup> Definición adoptada para la expansión de la centralidad propuesta en el planeamiento de la ciudad hasta el más reciente Plan de Ordenamiento Territorial, revisado en el 2004.

#### 4. La ciudad y la centralidad que se está construyendo...



Dispersión urbana en la ciudad contemporánea. Norte de Bogotá. Foto Rudolf.

La habitabilidad de la Bogotá contemporánea, está condicionada por múltiples aspectos que le son inherentes a unas nuevas realidades urbanas sociales y económicas, que establecen en unas tendencias que se traducen en su estructura y forma, vemos *como para la sociología urbana y para las disciplinas afines a ella, la ciudad no puede ser otra cosa que el fiel reflejo de la sociedad que en cada momento la habita y construye. Las formas en que se dispone y se organiza la ciudad serían, pues, la materialización directa de los conflictos que afectan al conjunto de las fuerzas sociales*<sup>66</sup>. Sin embargo *la arquitectura –y el urbanismo– no puede limitarse a reflejar el estado de la sociedad sino que debe, además, interpretar sus aspiraciones y deseos a través de proyectos capaces de definir un horizonte y de marcar una referencia para la acción*<sup>67</sup>.

La ciudad actual se caracteriza por ser dispersa, por haber perdido sus límites y por una estructura de difícil legibilidad. Es una ciudad que se extiende a través de áreas de influencia cada vez mayores y apoyadas en la supremacía de la movilidad, hecho que implica un alto consumo de suelo y la gestación de espacios inciertos, que no llegan a configurarse ni como urbanos, ni rurales, y en donde se entremezclan distintas actividades, formas de ocupación y edificación, el resultado es el de una

---

<sup>66</sup> Martí Arís, De la periferia urbana a la ciudad policéntrica, 2006. Pág. 17

<sup>67</sup> Ídem

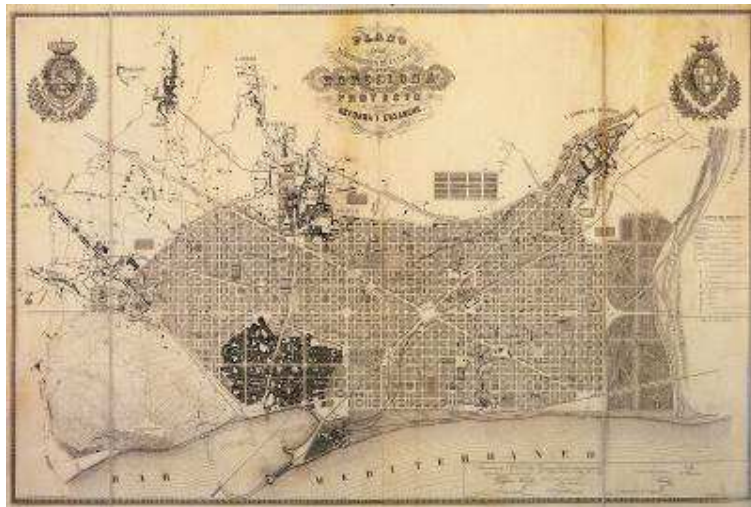
estructura urbana con un centro incapaz de generar confluencia sobre una extensa periferia, en que los “nuevos centros” se concretan a través de grandes centros comerciales y espacios altamente especializados que se localizan estratégicamente en relación a las redes de infraestructura, y donde la idea de centro de ciudad como un espacio simbólico y aglutinador social, no sólo desaparece sino que rápidamente cambia de estatuto y en su condición, física, formal y relacional, y donde a su vez también, la periferia no construida, el espacio libre y los intersticios -que es donde es más presente la base geográfica y el suelo natural- se convierten en un vacío expectante para ser ocupado.

La ciudad de Bogotá, ha asistido a éstas importantes transformaciones y en ella se siguen construyendo amplias extensiones territoriales que incorporan cada vez más suelo, englobando los términos municipales vecinos y fagocitando sus núcleos. La centralidad como un valor de urbanidad<sup>68</sup>, se distribuye de manera desigual y atiende a las lógicas del aprovechamiento estratégico de determinados puntos del territorio por parte de inversores privados y con propuestas autónomas, en este caso la ciudad aparece como una estructura con múltiples polos urbanos, interrelacionados por medio de las infraestructuras. Es precisamente frente a esta situación en donde el reto de una construcción de una ciudad policéntrica, con espacios de confluencia social y con una estructura capaz de articular los distintos centros y periferias con su base geográfica, es una asignatura pendiente.

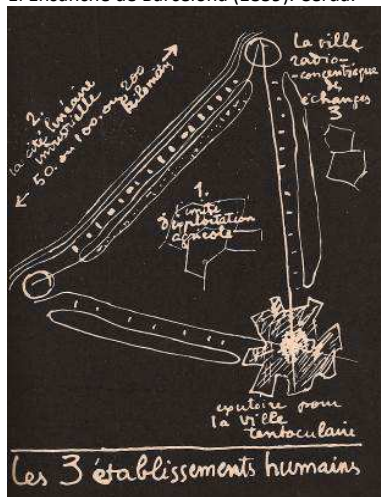
De una ciudad que se basaba en las relaciones de proximidad, hemos pasado a una que configura sus relaciones privilegiando la conectividad, las relaciones urbanas a distancias cortas y medias, son subvaloradas frente a las que pertenecen a una escala mayor. Encontramos entonces dos extremos de un mismo problema, por un lado, la metropolización a escala territorial, reproduce dos procesos: la dispersión de las actividades y a la concentración en diversos polos de funciones especializadas, pero a su vez por otro lado, constatamos que estos polos no constituyen centros habitables en los entornos donde se insertan. Este fenómeno comporta una doble visión que queremos plantear aquí, que es la de la necesidad de concretar la centralidad en dos niveles que le son complementarios, la escala urbana y la escala territorial.

---

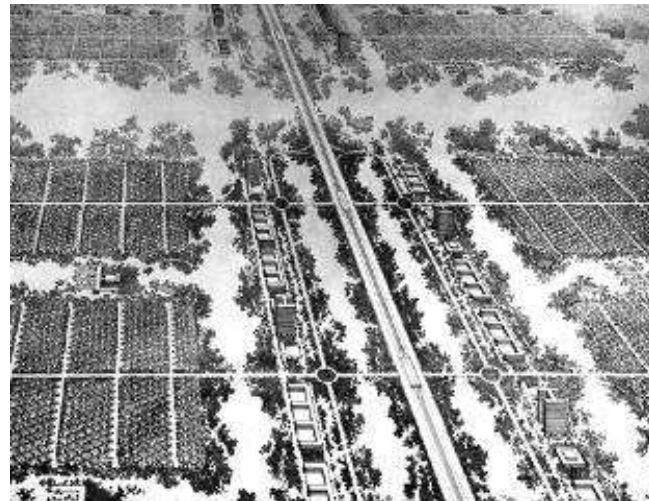
<sup>68</sup> Las definiciones existentes sobre el término “centralidad” provienen de distintas fuentes y disciplinas, y su uso a partir de la geografía y economía urbana ha sido bastante extendido, sin embargo en las tres últimas décadas se ha relacionado a las estrategias urbanas o a las intervenciones de escala intermedia o al llamado proyecto urbano. Hasta llegar a convertirse en un concepto que hace parte del planeamiento y que refiere a ámbitos destinados a proyectos de “nueva centralidad”. A pesar de esto, en la práctica, se observa que la determinación de unas zonas de transformación “centralizadoras”, sin tener en cuenta una propuesta multisectorial, global y de conjunto, y donde no se consideran aspectos a una escala más específica, no garantiza necesariamente la consolidación de nuevos “centros” en la ciudad.



El Ensanche de Barcelona (1859). Cerdà.



Los tres establecimientos humanos (1945). Le Corbusier.  
Proyecto de extensión de Chicago (1953). Hilberseimer



No deja de sorprender, la aparente “novedad” que rodea la problemática de la condición metropolitana de las ciudades, siendo muchos los referentes teóricos que la han abordado. “La explosión de la ciudad” es hoy evidente en su materialización, pero se ha construido al margen de algunas propuestas, experiencias y proyectos, en los que es necesario indagar para construir una actual hipótesis de policentrismo. Son de destacar muchas propuestas que ya anunciaban este cambio en las ciudades y unas posibles líneas de acción, desde el Ensanche de Cerdà en Barcelona, las propuestas de Olmsted en Norteamérica, las propuestas de extensión de Chicago de Hilberseimer, hasta la propuesta teórica de los tres establecimientos humanos de Le Corbusier -por citar sólo algunos-, como también la realización de ciudades policéntricas como el Rijnstad holandés, la ciudad alrededor de la Bahía de San Francisco y el Rhur alemán.

Respecto a la pregunta ¿Puede ser Bogotá una ciudad policéntrica?, cabe decir que ya lo es en términos de que dispone de una estructura organizada a través de dos vectores, centro-norte y centro occidente. A partir de esa estructura que hemos identificado y metodológicamente dividido dos franjas y un nodo. Vale más preguntarse qué sistema y tipo de centralidad propone y que grado de urbanidad, urbanidad producen los nuevos centros.

La estructura, los paisajes, la economía, las prácticas sociales y la experiencia del habitar en las ciudades están cambiando, *se han vuelto cada vez más relevantes los aspectos informacionales y artificiales, en particular aquellos dictados por las lógicas comerciales, ligados al emerger en las nebulosas urbanas de algunos “lugares magnéticos” de consumo de imágenes, enclaves controlados desde las grandes empresas de distribución y de la cultura popular donde se cruzan geografías individuales y patterns de movilidad siempre más dispersos y multidireccionales de sujetos socialmente homogéneos*<sup>69</sup>. Todo esto impone a la planificación territorial, al urbanismo y a la arquitectura nuevas preguntas y nuevos problemas de naturaleza físico-proyectual, geográfico-económica y geográfico-cultural, que deben de alguna manera hacernos indagar sobre el sentido que atribuimos a la experiencia urbana y a los espacios contemporáneos.

**La centralidad urbana en su complejidad, debería representar entonces el encuentro de esta pluralidad de aspectos interactuando entre sí. Al ser el espacio de convergencia de las relaciones y donde se producen sinergias entre factores de tipo físico-urbanístico, de tipo económico y de tipo socio-comunicativo.** Aspectos de naturaleza física y estática, y también virtual y dinámica, que definen la capacidad de ciertos lugares de ser considerados como centros.

---

<sup>69</sup> Torres, Nuovi modelli di città, 2004. Pág. 25

Sin embargo los procesos de construcción y transformación física, son los más evidentes, hecho que nos remite obligatoriamente a la materialización y configuración de los espacios centrales, a su historicidad y persistencia como estructura y forma del espacio colectivo<sup>70</sup>. En este sentido podemos asumir de entrada, que comúnmente estos “lugares magnéticos” tienden a ser de acceso público y que están constituidos por espacios construidos y abiertos, y que están relacionados de forma adyacente entre edificios y espacios públicos, localizándose en relación a calles y plazas, o sea podemos hablar de su relación con el entorno y las otras centralidades. También al mismo tiempo podemos determinar cómo surgen estos espacios, los cambios que producen en la ciudad, en cuanto las transformaciones físicas, de las actividades y la imagen urbana.

A pesar de la virtualidad en las relaciones, y los cambios en los contenidos de la centralidad, la estructura y forma de la ciudad corresponde a principios que se han aplicado a distintas épocas, pero que a la vez son aplicables a más de una época, en este sentido ni todas las formas ni todas las funciones cambian en cada etapa de desarrollo de la ciudad. Se hace entonces innegable que aún persiste en la ciudad una continuidad histórica, debido a que la inercia estática de las estructuras físicas y de tipo cultural en su relación con el pasado sigue siendo muy fuerte.

En la ciudad histórica los “elementos primarios” (Rossi, 1966) determinaron la organización física de una ciudad entera, a través de una pluralidad de tipologías edilicias, campaniles, torres, iglesias, edificios comunales, teatros, almacenes, estaciones murallas y puertas urbanas. Desde la mitad del ochocientos, el valor de los monumentos vendrá reforzado por el espacio público a través de las nuevas plazas y calles. Elementos que serán también asumidos por la ciudad moderna e incluso contemporánea. A su vez la centralidad como experiencia estética ha tenido su propio desarrollo como punto de referencia (Lynch, 1960), evolucionando hacia la calle como “strip” o “strada mercato” donde la arquitectura es sustituida por el emblema comercial (Venturi, Scott Brown, 1975), para luego llegar posteriormente a la consolidación de mapas mentales donde la señalética vial parece ser el principal objeto de referencia en la ciudad.

**Es también de destacar que actualmente existen procesos en curso que están modificando fuertemente el sentido de la centralidad en su capacidad de espacio aglutinador social y de identidad, a través del establecimiento de mecanismos de control y de formas estandarización de las soluciones urbanas y arquitectónicas.** Aunque jurídicamente las centralidades estarían

---

<sup>70</sup> Cerasi, El espacio colectivo de la ciudad, 1990. Pág. 95



constituidas por espacios públicos y espacios privados de uso público (Torres, 2004), se ha producido un continuo proceso de privatización de los espacios públicos tendiendo a favorecer estrictamente los espacios de consumo. A la vez la simbiosis entre centralidad, espacio público e infraestructuras de la movilidad, que ofrecía vitalidad a las calles y vías, ahora es objeto de explotación en los nodos infraestructurales (Morandi, Pucci, 1998), así estaciones, puertos, aeropuertos, etc., que adquieren formas e imágenes de la ciudad global (Sassen, 1991). Se forman “no lugares”(Augé, 1993) espacios que ni son históricos, ni identitarios, ni relacionales, que difícilmente pueden ser espacios de apropiación e interacción social y más aún adquirir un valor simbólico como espacio de centralidad.

La ciudad de Bogotá en la evolución de la configuración de su centralidad, no ha sido ajena a esta problemática que experimentan las ciudades a escala global. En ella se han materializado cambios en la estructura, en los paisajes, en la economía, en las prácticas sociales y en la experiencia del habitar. En este sentido el estudio de su sistema de centralidad principal, constituye un claro resumen de este proceso histórico, que nos permite no solo indagar y comprobar cómo se han formalizado los cambios producidos, sino también a la vez identificar unas tendencias de transformación y vislumbrar unas posibilidades y oportunidades de tipo proyectual. Como podremos comprobar la relación estrecha entre infraestructura de movilidad y espacios centrales, no solo está presente en la conformación de la ciudad colonial, atendiendo a la lógica de las plazas y cruces de caminos, sino que también se refuerza a través del proceso de modernización a partir de las innovaciones tecnológicas, la introducción de las redes de infraestructura y de los medios mecanizados de transporte y la aparición de nuevos usos. Bogotá ha asistido durante el siglo XX a su modernización.

La ciudad y el país asumen el reto de construir una nueva imagen, basada en cambios políticos, sociales y económicos, en este panorama la ciudad inicia su curso para convertirse en una metrópoli, la formación compacta original estrictamente rompe sus límites que heredaba desde la Colonia, mediante la introducción del tren, el tranvía, el automóvil y el autobús se expande físicamente a la vez que crece demográficamente. Se transforma y extiende sobre sus territorios vecinos, produciendo nuevas formas de crecimiento urbano e incorporando nuevas actividades que irán potenciando una estructura principal de “lugares magnéticos”, espacios de referencia que conformaran a lo largo de los años dos vectores de centralidad, uno centro-norte y otro centro-occidente. Directrices que persisten y que son tendencia en el modelo urbano actual, a pesar de la gran extensión de suelo que ocupa la ciudad.

Se trata de vectores, sistemas y espacios de centralidad urbana que surgieron en su relación con las infraestructuras, que configuran franjas urbanas en torno a ejes y que muestran actualmente problemas de articulación funcional y formal, espacios de flujos y estancia que en su posibilidad de compatibilización representan hoy importantes espacios de oportunidad de transformación positiva de la ciudad.

Hemos realizado hasta aquí un estudio de la centralidad en Bogotá, en el que hemos identificado su estructura principal y del que podemos destacar algunos aspectos:

- Si bien la centralidad explicada es más o menos perceptible en la ciudad, hemos verificado y comprobado con claridad la razón de ser de su configuración, de la que hemos identificado dos franjas urbanas y un nodo, que son ámbitos asociados a las infraestructuras viarias.
- Partimos de la idea que difícilmente se pueden plantear nuevas centralidades en Bogotá si no se entiende como ha sido la formación y como funciona en la actualidad la centralidad urbana en su estructura principal.
- No existe todavía, a pesar de las políticas de centralidad en la ciudad, ningún sistema de centralidad que compita con la estructura de centralidad principal.
- La metodología de análisis propuesta nos permite entender los procesos de formación y la configuración actual de la centralidad, esto no valida de manera alguna los procesos en curso y el tipo de centralidad producida, que se caracteriza por ser excluyente y banal.
- La centralidad es una noción, es decir es una cualidad de un espacio de tener una repercusión sobre un entorno de límites difíciles de determinar en dimensión, forma y contorno. El componente temporal le añade inestabilidad, pues su valor e intensidad es variable, y depende de los procesos y relaciones urbanas, y la interacción con otras centralidades.
- Un sistema de centralidades sería entonces un sistema dinámico, que se gestiona y re proyecta continuamente, como la ciudad misma.
- Las infraestructuras, juegan un papel destacado dentro de la configuración de los sistemas de centralidad pues son las redes de soporte básico del intercambio de bienes, información y personas.
- La coincidencia entre centralidad y urbanidad se basa entonces en la capacidad de potenciar un lugar en el espacio físico, garantizando la calidad urbana y también las relaciones que se producen.
- Estas relaciones se manifiestan a partir de las relaciones que hacen parte de una visión retística de la ciudad, la red, los ejes, los nodos, por lo que los proyectos de centralidad, deben ser analizados desde esta óptica, considerando a su vez la materialización y calidad de esos espacios urbanos.

- Transformar los proyectos infraestructurales en proyectos urbanos es incentivar la interdependencia entre centros y con su entorno.
- Las nuevas formas de espacios –*spaces in between*- constituyen un todo un conjunto de espacios que más que corresponder a un lugar específico sirven para compatibilizar la estancia con el recorrer, el espacio como cruce de la movilidad (De Certau).
- Compatibilizar, también significa proponer la identidad como enraizamiento al lugar frente a la atopicidad que es implícita de los espacios de la red.
- El proyecto de infraestructura no es solo de trazado, es además de forma de la ingeniería con sus requisitos técnicos, un proyecto urbanístico, ambiental y arquitectónico.
- El proyecto de infraestructura debe poder articularse y diferenciarse en función de los contextos locales atravesados.
- La infraestructura hoy es una ocasión para la recualificación de la ciudad existente.